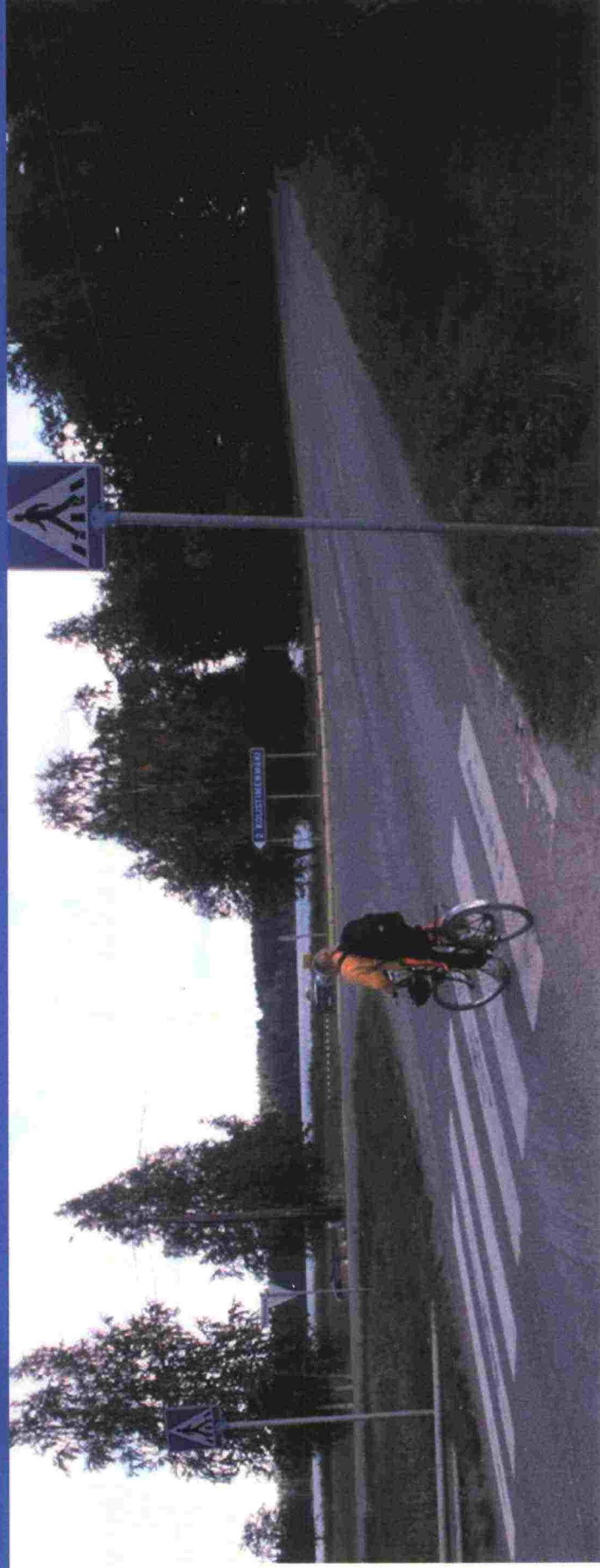


TIEHALLINTO

Uudenmaan tiepiirin kevyen liikenteen väylien priorisointi

Tarveselvitys



Uudenmaan tiepiirin kevyen liikenteen väylien priorisointi

Tarveselvitys

TIEHALLINTO
Uudenmaan tiepiiri

Helsinki 2005

Kannen kuva: Rusufjärvi, Juha Heltimo

Painopaikka Editä Prima Oy

TIEHALLINTO
Uudenmaan tiepiiri
Opastinsilta 12 A
PL 70
00521 HELSINKI
Puhelinvaihe 0204 22 161

TIIVISTELMÄ

Työn tavoitteena oli laatia menettely, jolla tiepiirin kevyen liikenteen väylätarpeet (ns. kevyen liikenteen hankkeori) asetetaan kiireellisyysjärjestykseen yhtenäisin perustein.

Priorisoinnissa käytetään kahta erilaista menetelmää, koska hyvin eri tyyppisten hankkeiden vertaaminen toisiinsa yhdellä menetelmällä on ongelmallista. Suurin osa hankkeista on tavanomaisia kevyen liikenteen väylän tai alikulun rakentamishankkeita, joita tarkasteltaessa tierekisterin tiedot ja Tiehallinnon analyysityökalut ovat luonteva lähtökohta. Pääkaupunkiseudun alueella on kuitenkin ns. täydentäviä yhteyksiä, joita on mahdotonta arvioida tältä pohjalta ja ne on priorisoinnissa jouduttu käsittelemään erikseen.

Tavanomaiset hankkeet priorisoidaan alustavasti turvallisuusvaikutusten ja hankkeen käyttäjiä koskevien tietojen perusteella neljää muuttujaa käyttäen.

1. Heva-tehokkuus kuvaa sitä, kuinka paljon hanke vähentää henkilövahinkoon johtavia onnettomuuksia suhteessa hankkeen kustannuksiin.
2. Väestöindeksi kuvaa hankkeen potentiaalista käyttäjämäärää suhteutettuna hankkeen vaikutusalueen laajuuteen eli eräänlaista väestöntiheyttä. Indeksissä alle 18-vuotiailla on kaksinkertainen paino täysi-ikäiseen väestöön verrattuna.
3. Koululiitu-arvo on riskiluku, joka kuvaa tiellä kulkemisen tai tien ylittämisen vaarallisuutta. Sen voidaan katsoa kuvaavan objektiivisen vaarallisuuden lisäksi käyttäjän kokemaa vaarallisuuden tunnetta.
4. Toteutusperuste kuvaa sitä, mitä käyttäjäryhmää ja käyttötarkoitusta hanke ensisijaisesti palvelee. Hankkeet on luokiteltu koulumatka-, taajama-, työmatka- ja virkistyshankkeisiin.

Alustavan priorisoinnin perusteella kiireellisempien ns. kärkihankkeiden keskinäistä priorisointia tarkennettiin käyttäjämääräarvion perusteella. Muuttujana käytettiin käyttäjämääräindeksiä, joka kuvaa hankkeesta hyötyvien käyttäjien määrää suhteessa hankkeen kustannuksiin. Kärkihankkeiden priorisoinnissa käyttäjämääräindeksi korvaa väestöindeksin.

Täydentävät yhteydet priorisointiin vuoden 1999 Pääkaupunkiseudun yleisten teiden pyöräilyn ja jalankulun kehittämissuunnitelmassa laaditulla menettelyllä. Menettelyssä hankkeet arvioidaan neljän kehittämissuunnitelman näkökulmasta.

1. Kulkumuotojakaumaan vaikuttaminen
2. Liikenneturvallisuuden parantaminen
3. Asukkaiden elinpiirin laajentaminen ja turvallisuuden tunteen lisääminen
4. Ulkoilu- ja virkistysmahdollisuuksien parantaminen

Tavanomaisten hankkeiden ja täydentävien yhteyksien priorisoidut hankelistat on lopuksi yhdistetty yhdeksi listaksi muuntamalla menetelmien pisteytykset vastaamaan toisiaan. Eri menetelmillä arvioitujen hankkeiden vertaamiseen toisiinsa tulee kuitenkin suhtautua suurpiirteisesti.

Uudenmaan tiepiirin kevyen liikenteen hankkeori on priorisoitu tässä raportissa kuvatulla menettelyllä. Raportissa esitetty kiireellisyysjärjestys tulee kuitenkin tulkita raportointihetken tilanteeksi, sillä hankkeori ja sen priorisointia päivitetään säännöllisesti.

Hankekorin kiireellisyysjärjestys ei ole hankkeiden toteuttamisjärjestys, vaan tiepiirin näkemys hankkeiden kiireellisyydestä. Toteutettavien hankkeiden valintaan vaikuttaa kiireellisyyden ohella lukuisat muut seikat, kuten hankkeen suunnittelutilanne, käytettävissä oleva rahoitus, hankkeen mahdollinen liittyminen laajempaan kokonaisuuteen, liikennejärjestelmäsuunnitelmissa esitetyt tarpeet sekä kuntien ja sidosryhmien näkemykset.

ESIPUHE

Uudenmaan tiepiirissä kevyen liikenteen hanketarpeita priorisoidaan ns. kevyen liikenteen hankekorissa. Korikäytäntö on otettu tiepiirissä käyttöön vuonna 2002. Tässä selvityksessä vuoden 2004 hankekorin priorisointitapaa laajennetaan sekä monipuolistetaan ja hankkeet asetetaan yhtenevin perustein järjestyskseen. Selvityksen tuottama hankelista toimii keskeisenä lähtötietona tiepiirin kevyen liikenteen hankkeiden suunnittelussa.

Suunnittelutyö käynnistyi kesäkuussa 2004, ja selvitys valmistui vuoden 2005 alussa. Uudenmaan tiepiirissä selvityksen tekemisestä vastasi Minna Jokelainen. Tiepiiristä työn asiantuntijajohdossa työskentelyyn ovat osallistuneet myös Leo Koivula, Pekka Rajala, Jukka Aro, Mirja Hyväranta, Maarit Saari ja Heikki Kanerva.

Selvityksen ovat laatineet Ville Voltti ja Mikko Lautala Linea Konsultit Oy:stä.

Helsingissä huhtikuussa 2005

Tiehallinto
Uudenmaan tiepiiri

SISÄLLYS

<u>TIIVISTELMÄ</u>	5
<u>ESIPUHE</u>	7
<u>1 JOHDANTO</u>	8
<u>2 AIKASEMMAT SELVITYKSET</u>	8
<u>3 TYÖN TAVOITTEET</u>	8
<u>4 SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT</u>	8
4.1 Suunnittelualue	8
4.2 Väestö	9
4.3 Työpaikat	9
4.4 Kevyen liikenteen verkko	10
4.5 Liikenneturvallisuus	10
<u>5 PRIORISOINTIMENETELMÄ</u>	12
5.1 Priorisoinnin kaksi menetelmää	12
5.2 Tavanomaisten hankkeiden alustava priorisointi	12
5.2.1 K1 Heva-tehokkuus	12
5.2.2 K2 Väestöindeksi	12
5.2.3 K3 Koululiitu-arvo	12
5.2.4 K4 Toteutusperuste	12
5.2.5 Alustava kokonaisindeksi	13
5.3 Kärkihankkeiden tarkennettu priorisointi	13
5.3.1 K2* Käyttäjämääräindeksi korvaa väestöindeksin	13
5.3.2 Kärkihankkeiden kokonaisindeksi	13
5.4 Täydentävien yhteyksien priorisointi	13
5.4.1 Arviointi kehittämislinjoittain	13
5.4.2 Täydentävien yhteyksien kokonaisindeksi ja yhdistäminen tavanomaisten hankkeiden listaan	14
5.5 Priorisointimenetelmän käyttöliittymä	14
<u>6 TULOKSET</u>	14
6.1 Priorisoitu hankekori	14
6.2 Kohdekortit	14
6.3 Koululiitu-aineisto	14
<u>LIITTEET</u>	15
<u>KIRJALLISUUSLUETTELO</u>	15

1 JOHDANTO

Uudenmaan tiepiirin tienpidossa korostuvat lähivuosina liikenneturvallisuuden parantaminen, nykyisen tieverkon päivittäisen liikennötäyvyyden parantaminen sekä tiestön rakenteellisen kunnon säilyttäminen. Esitetyjen linjausten lähtökohtina ovat liikenne- ja viestintäministeriön ja Tiehallinnon toiminta- ja taloussuunnitelmat vuosille 2005–2008 sekä tiepiirin yhteistyössä eri toimijoiden kanssa alueelle laaditut liikennejärjestelmäsuunnitelmat ja selvitykset.

Pitkän tähtäimen suunnitelmassaan (PTS 2015) tiepiiri on valinnut kestäväan liikkumisen toimintalinjan, jonka mukaisesti kevyen liikenteen investointien rahoitusta pyritään lisäämään. TTS-kaudella 2005–2008 tiepiirillä onkin suunnitelmissa toteuttaa aiempaa enemmän kevyen liikenteen hankkeita, kolmesta viiteen vuodessa.

Tiepiirin käytössä oleva perustienpidon rahoitus kuitenkin laskee 60 miljoonaan euroon vuonna 2005. Teiden kunnossapidon ja perusrakojen rahoitus on tavoitteiden mukainen, mutta perustienpidon investointien rahoitus romahtaa neljäsosaan viime vuosien tasosta. Perustienpidon rahoituksen pieneneminen näkyy erityisesti laajennus- ja uusinvestoinneissa, joihin vuosina 2000–2002 voitiin käyttää vielä keskimäärin 17 miljoonaa euroa. Vastaava vuosien 2003–2004 rahoitus on pudonnut 7–8 miljoonaan euroon, mutta TTS-kaudelle 2005–2008 on luvassa enää 4–5 miljoonan euron vuosittaiset investoinnit.

Käytettävissä olevan rahoituksen niukkuus johtaa siihen, että TTS:aan pystytään vuosittain sisällyttämään korkeintaan muutama uusi kevyen liikenteen hanke yli kahdensadan hankkeen hankekorista. Toteutettavien hankkeiden valinta edellyttää hankkeiden kilpailuselvitysten analysoimista yhtenäisin perustein. Koska lähitulevaisuudessa toteutettavia hankkeita on vähän, tällä analyysillä on suurin merkitys hankkeiden kilpailuselvitysten hankkeiden osalta.

2 AIKAISEMMAT SELVITYKSET

Edellinen Uudenmaan tiepiirissä laadittu kevyen liikenteen väylien tarveselvitys on vuodelta 1998. Selvitys laadittiin kevyen liikenteen verkon tarveselvitys-julkaisun menetelmien mukaisesti. Tämän jälkeen tiepiirissä ei ole laadittu varsinaista kevyen liikenteen tarveselvitystä, vaan hanketietokantaa on ylläpidetty ns. kevyen liikenteen hankekorissa. Menettely on olettanut Uudenmaan tiepiirissä käyttöön vuonna 2002. Ensimmäinen kevyen liikenteen hankekori laadittiin vuonna 2002 ja sitä on päivitetty vuosina 2003 ja 2004. Päivityksissä hankekorin on lisätty mm. kuntien valmistuneissa tieverkko- ja liikenneturvallisuuksuunnitelmissa esitetyt hankkeet. Tämän tarveselvitys on laadittu vuoden 2004 kevyen liikenteen hankekorin tietojen pohjalta.

Vuonna 1999 Uudenmaan tiepiiri laati Pääkaupunkiseudun yleisten teiden pyöräilyn ja jalankulun kehittämissuunnitelman. Ohjelmassa

määriteltiin neljä kehittämissuunnitelmaa (kulkumuotojakautuma, liikenneturvallisuus, elinpiiri ja turvallisuuden tunne, ulkoilumahdollisuudet), joiden näkökulmasta hankkeita arvioitiin. Toimenpideohjelman laatimista varten kehitettiin systemaattinen hankkeiden arviointimenetelmä, jota on hyödynnetty myös tässä työssä.

3 TYÖN TAVOITTEET

Työn tavoitteena oli laatia menetelmä, jolla tiepiirin kevyen liikenteen väylätarpeet (ns. kevyen liikenteen hankekori) asetetaan kilpailuselvitysjärjestykseen yhtenäisin perustein.

Tavoitteena oli myös laajentaa priorisointiin perusteita. Aiemmin kevyen liikenteen hankekorin priorisointi on perustunut pitkälti Tarva-ohjelmiston tuloksiin, jolloin onnettomuusvähennemä on ollut priorisointia hallitseva tekijä. Hankekorissa on kuitenkin monen tyyppisiä hankkeita, joten pelkän onnettomuusvähennemän on koettu antavan liian suppean kuvan hankkeen vaikutuksista. Kaikkien kevyen liikenteen hankkeiden tavoitteena on parantaa turvallisuutta, mutta ne voivat myös esimerkiksi parantaa ihmisten kokemaa turvallisuuden tunnetta, kohdistua koulumatkoihin, edistää kevyen

liikenteen käyttöä työmatkoilla tai palvelella ulkoilua ja virkistystä.

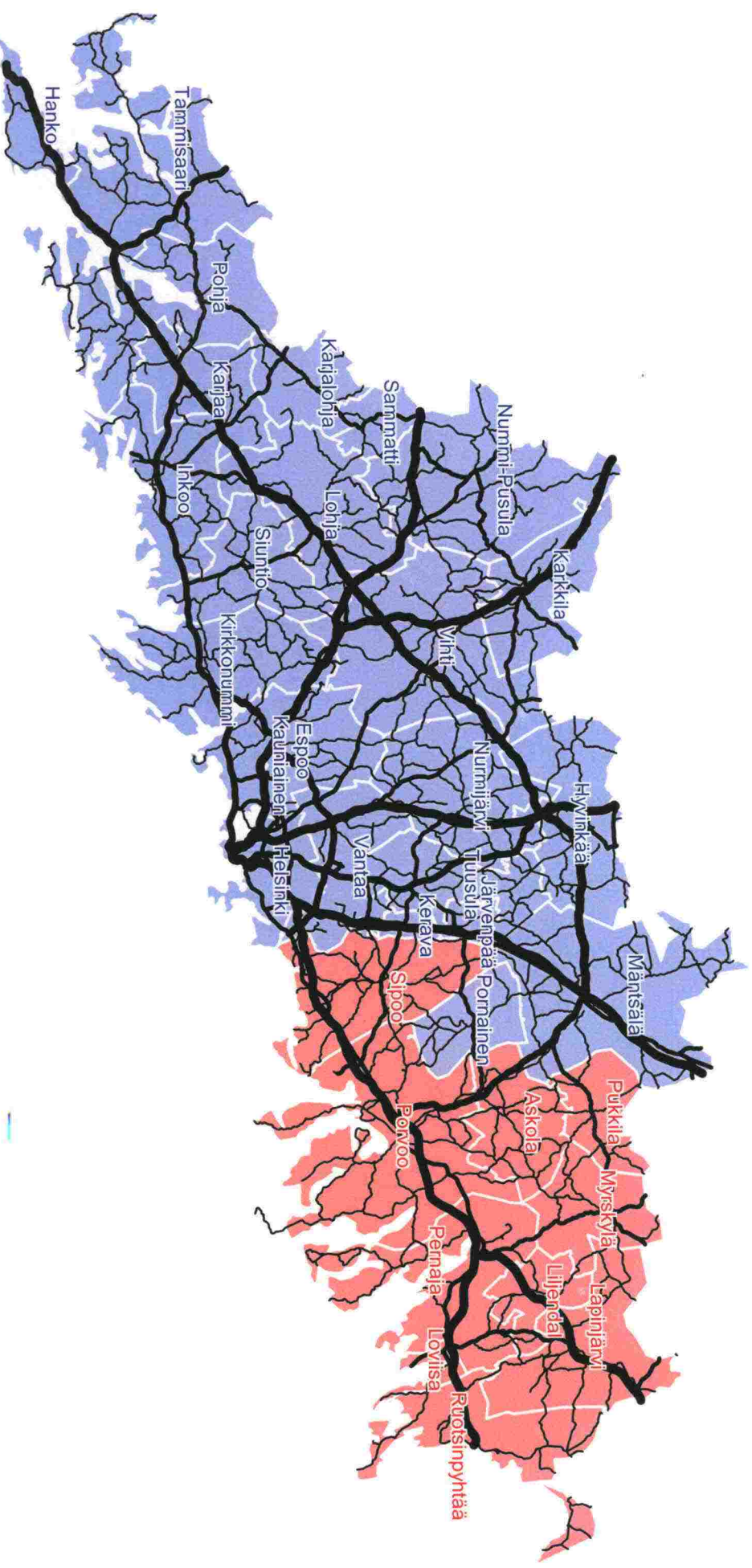
Menetelmän sisällöllisten tavoitteiden lisäksi sille asetettiin toiminnallisia tavoitteita. Keskeisin toiminnallinen tavoite oli, että menetelmästä saadaan monipuolinen yleistyökalu, jonka avulla hankekorin hankkeita voidaan tarkastella eri näkökulmista ilman, että rajoitetaan tässä työssä käytettyihin arvioihin ja painotuksiin.

Luonnollisesti ajan tasalla oleva hankekori tuli myös priorisoiduksi laaditulla menetelmällä. Tässä raportissa esitetty järjestys tulee kuitenkin tulkita raportointihetken tilanteeksi, sillä priorisointia on tarkoitettu päivittää säännöllisesti.

4 SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT

4.1 Suunnittelualue

Suunnittelualueen muodostaa Uudenmaan tiepiirin alue, joka koostuu Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan maakunnista (kuva 1). Suunnittelualueella on yhteensä 34 kuntaa, joista 14 on kaupunkia. Uudenmaan maakunnassa on 24 kuntaa ja Itä-Uudenmaan



Kuva 1. Uudenmaan tiepiirin kunnat, maakunnat ja tieverkko.

maakunnassa 10. Suunnittelualueen tieverkon pituus on yli 4 600 km (6 % koko Suomen tieverkosta). Liikennesuorite tiepiirin yleisillä teillä on yli 6 700 milj.ajon.km/vuosi.

4.2 Väestö

Uudenmaan tiepiirin alueella väestö on voimakkaasti keskittynyt Uudenmaan maakunnan alueella ja erityisesti Helsingin seutukuntaan (taulukko 1). Yhteensä suunnittelualueella asuu noin 1,4 miljoonaa asukasta, vaikka pinta-alaltaan tiepiirin alue on vain kolme prosenttia Suomen koko pinta-alasta. Vuoteen 2030 mennessä sekä Uudenmaan että Itä-Uudenmaan maakunnat kasvattavat väkilukuaan noin 14 %. Eniten väkiluku kasvaa ennusteen mukaan Porvoon seutukunnassa (18 %) ja vähiten Loviisan seutukunnassa (1 %).

Taulukko 1. Maakuntien väkiluku 2003 ja väestöennuste 2030 (Tilastokeskus).

	Väkiluku 2003	Väkiluku 2030	Muutos ikm	Muutos %
Helsingin seutukunta	1 216 308	1 391 199	174 891	14 %
Lohjan seutukunta	78 392	91 122	12 730	16 %
Tammisaaren seutukunta	43 480	45 877	2 397	6 %
Uudenmaan maakunta	1 338 180	1 528 198	190 018	14 %
Porvoon seutukunta	73 079	85 877	12 798	18 %
Loviisan seutukunta	18 610	18 768	158	1 %
Itä-Uudenmaan maakunta	91 689	104 645	12 956	14 %
Uudenmaan tiepiirin alue	1 429 869	1 632 843	202 974	14 %
Koko Suomi	5 219 732	5 442 841	223 109	4 %

Taulukossa 2 on esitetty kaikki suunnittelualueen kunnat ennustetun väestönkasvun mukaan lajiteltuna. Prosentuaalisesti voimakaimmin väkilukuaan kasvattavat Nurmijärvi, Tuusula ja Pornainen. Eniten asukasmäärä lisääntyy suurissa kaupungeissa Helsingissä, Espoossa ja Vantaalla. Ennusteen mukaan ainoat kunnat, joiden väestö vähenee, ovat Tammisaari, Loviisa ja Ruotsinpyhtää.

Taulukko 2. Kuntien väkiluku 2003 ja väestöennuste 2030 (Tilastokeskus).

Kunta	Väkiluku 2003	Väkiluku 2030	Muutos ikm	Muutos %
Nurmijärvi	35 922	48 837	12 915	36 %
Tuusula	33 952	44 171	10 219	30 %
Pornainen	4 433	5 719	1 286	29 %
Karjalohja	1 494	1 900	406	27 %
Kirkkonummi	31 695	40 229	8 534	27 %
Mäntsälä	17 473	22 026	4 553	26 %
Sipoo	18 397	22 962	4 565	25 %
Pohja	5 004	6 209	1 205	24 %
Espoo	224 231	275 273	51 042	23 %
Vihti	24 954	30 553	5 599	22 %
Inkoo	5 080	6 129	1 049	21 %
Järvenpää	37 114	43 827	6 713	18 %
Askola	4 474	5 224	750	17 %
Vantaa	184 039	214 255	30 216	16 %
Siuntio	5 158	5 994	836	16 %
Pukila	1 979	2 291	312	16 %
Porvoo	46 217	53 367	7 150	15 %
Lohja	36 004	41 540	5 536	15 %
Sammatti	1 239	1 424	185	15 %
Kerava	31 170	35 743	4 573	15 %
Pernaja	3 871	4 433	562	15 %
Nummi-Pusula	5 937	6 688	751	13 %
Kauniainen	8 622	9 684	1 062	12 %
Hyvinkää	43 169	47 801	4 632	11 %
Karjaa	8 990	9 612	622	7 %
Helsinki	559 330	597 640	38 310	7 %
Karkkila	8 764	9 017	253	3 %
Myrskylä	2 012	2 033	21	1 %
Hanko	9 918	10 000	82	1 %
Lapinjärvi	2 977	2 998	21	1 %
Liljendal	1 466	1 459	-7	0 %
Tammisaari	14 488	13 927	-561	-4 %
Loviisa	7 371	7 082	-289	-4 %
Ruotsinpyhtää	2 925	2 796	-129	-4 %

4.3 Työpaikat

Uudenmaan tiepiirin alueella sijaitsee noin 33 % Suomen työpaikoista (taulukko 3). Näistä noin 730 000 työpaikasta valtaosa sijaitsee Uudenmaan maakunnassa ja edelleen Helsingin seutukunnassa. Taulukossa 4 on esitetty kaikki suunnittelualueen kunnat työpaikkojen määrän mukaan lajiteltuna. Työpaikat keskittyvät voimakkaasti pääkaupunkiseudulle.

Taulukko 3. Maakuntien työpaikat vuonna 2001 (Tilastokeskus).

	Työpaikkoja	%-osuus
Helsingin seutukunta	653 121	94 %
Lohjan seutukunta	27 939	4 %
Tammisaaren seutukunta	17 322	2 %
Uudenmaan maakunta	698 382	95 %
Porvoon seutukunta	26 521	79 %
Loviisan seutukunta	6 863	21 %
Itä-Uudenmaan maakunta	33 384	5 %
Uudenmaan tiepiirin alue	731 766	33 %
Koko Suomi	2 235 317	-

Taulukko 4. Kuntien työpaikat vuonna 2001 (Tilastokeskus).

Kunta	Työpaikkoja	Kunta	Työpaikkoja
Helsinki	375 763	Nummi-Pusula	1 597
Espoo	105 850	Inkoo	1 317
Vantaa	91 207	Askola	1 308
Porvoo	19 198	Lapinjärvi	967
Hyvinkää	16 896	Ruotsinpyhtää	854
Lohja	15 042	Pornainen	809
Järvenpää	12 084	Pernaja	807
Tuusula	11 578	Pukila	583
Nurmijärvi	9 953	Myrskylä	545
Kerava	9 926	Liljendal	498
Kirkkonummi	9 754	Karjalohja	438
Vihti	7 498	Sammatti	311
Tammisaari	6 107		
Sipoo	4 887		
Mäntsälä	4 805		
Hanko	4 803		
Loviisa	3 737		
Karjaa	3 218		
Karkkila	3 053		
Kauniainen	2 839		
Pohja	1 877		
Siuntio	1 657		

4.4 Kevyen liikenteen verkko

Uudenmaan tiepiiriin alueella on noin 622 km kevyen liikenteen väyliä (lähde: TTS 2005–2008). Ennen 1990-lukua tiepiirissä oli noin 270 km kevyen liikenteen väyliä. 1990-luvulla väyliä rakennettiin keskimäärin 34 km vuodessa. 2000-luvulla kevyen liikenteen väylien rakentaminen on vähentynyt 12,8 km:iin vuodessa.

Yhteensä koko Suomen kevyen liikenteen verkon pituus on noin 4 683 km (Uudenmaan tiepiiriin osuus 13 %). Kuvassa 2 on esitetty nykyinen Uudenmaan tiepiiriin yleisten teiden kevyen liikenteen verkko.

4.5 Liikenneturvallisuus

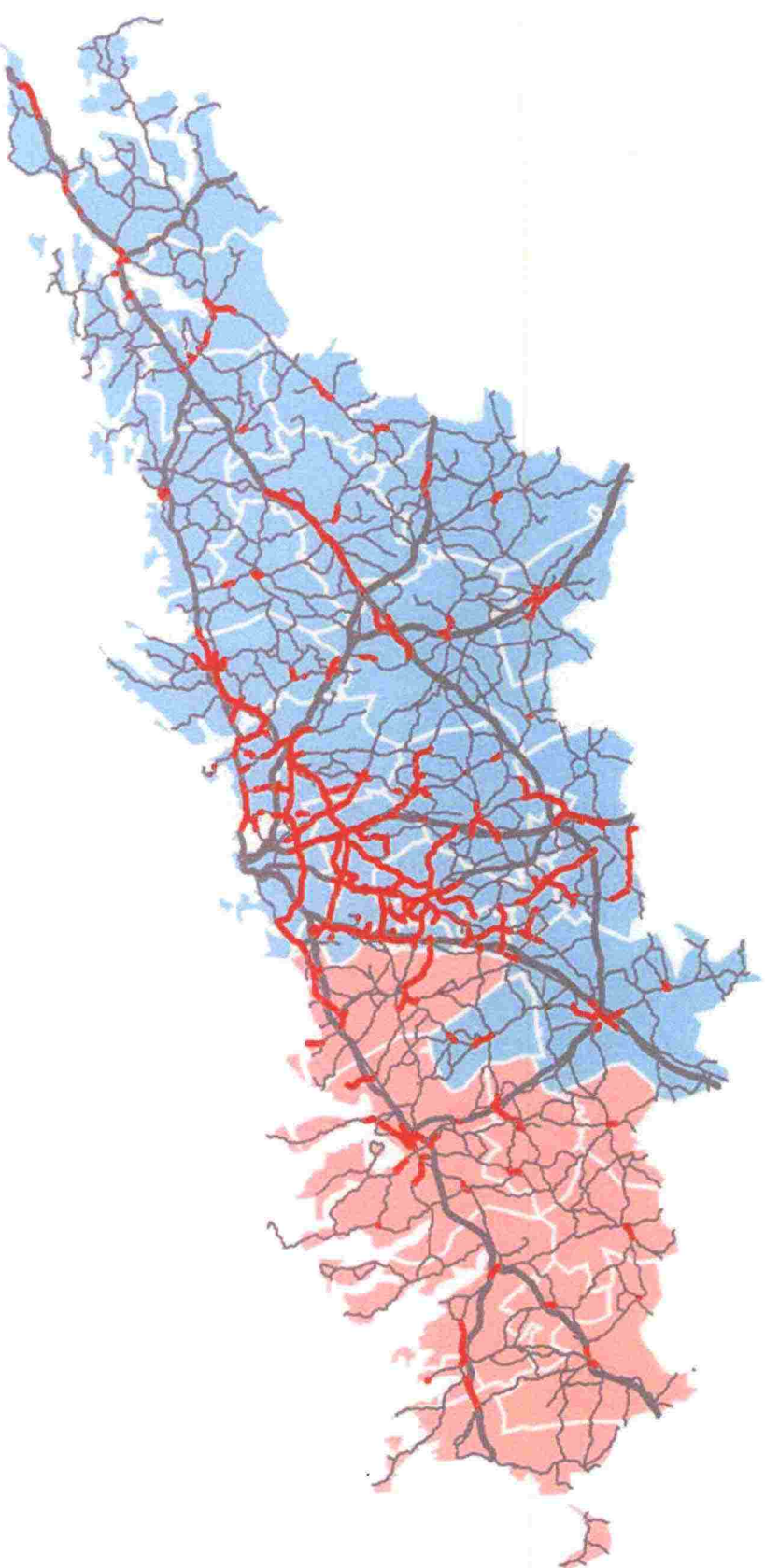
Vuosina 1999–2003 Uudenmaan tiepiiriin yleisillä teillä tapahtui yhteensä 12 344 poliisin tietoon tullutta liikenneonnettomuutta, joista henkivahinkoon johti 3 290 (26,7 %). Henkivahinkoon johtaneista onnettomuuksista kuolemaan johtaneita oli 180 ja loukkaantumiseen 3 110. Onnettomuuksissa menehtyi yhteensä 192 ja loukkaantui 4 504 henkilöä (taulukko 5).

Kevyen liikenteen onnettomuuksia tapahtui yhteensä 491 (4,0 % kaikista onnettomuuksista). Näistä onnettomuuksista 401 johti henkivahinkoon. Onnettomuuksissa menehtyi yhteensä 37 ja loukkaantui 399 henkilöä.

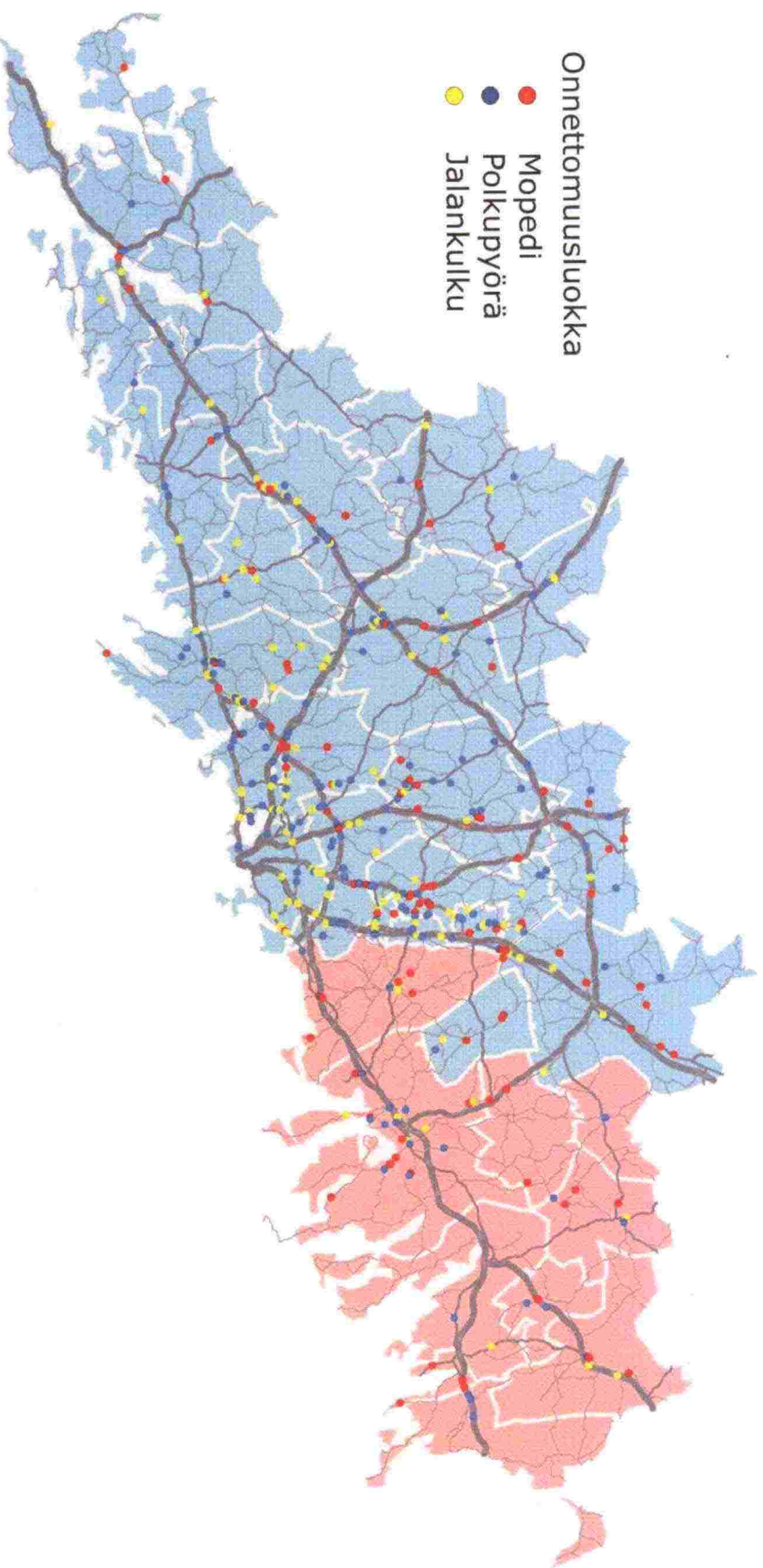
Kuvassa 3 on esitetty vuosina 1999–2003 sattuneet kevyen liikenteen onnettomuudet.

Taulukko 5. Uudenmaan tiepiiriin yleisten teiden liikenneonnettomuudet 1999–2003 (Tilastokeskus).

	Yhteensä	Kevyt liikenne	%-osuus
Liikenneonnettomuudet yht.	12 344	491	4,0 %
Kuolleet	192	37	19,3 %
Loukkaantuneet	4 504	399	8,9 %
Kuolemaan johtaneet onn.	180	36	20,0 %
Loukkaantumiseen johtaneet onn.	3 110	365	11,7 %
Henkivahinko-onnettomuudet yht.	3 290	401	12,2 %



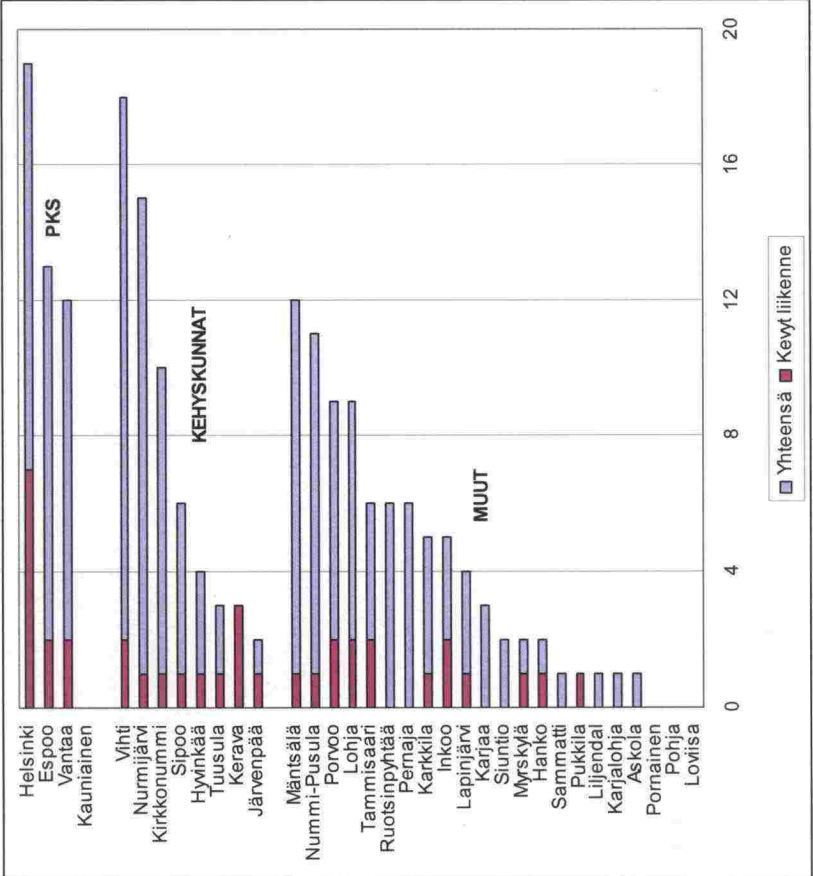
Kuva 2. Uudenmaan tiepiiriin kevyen liikenteen verkko 1.1.2004.



Kuva 3. Uudenmaan tiepiiriin kevyen liikenteen onnettomuudet 1999–2003.

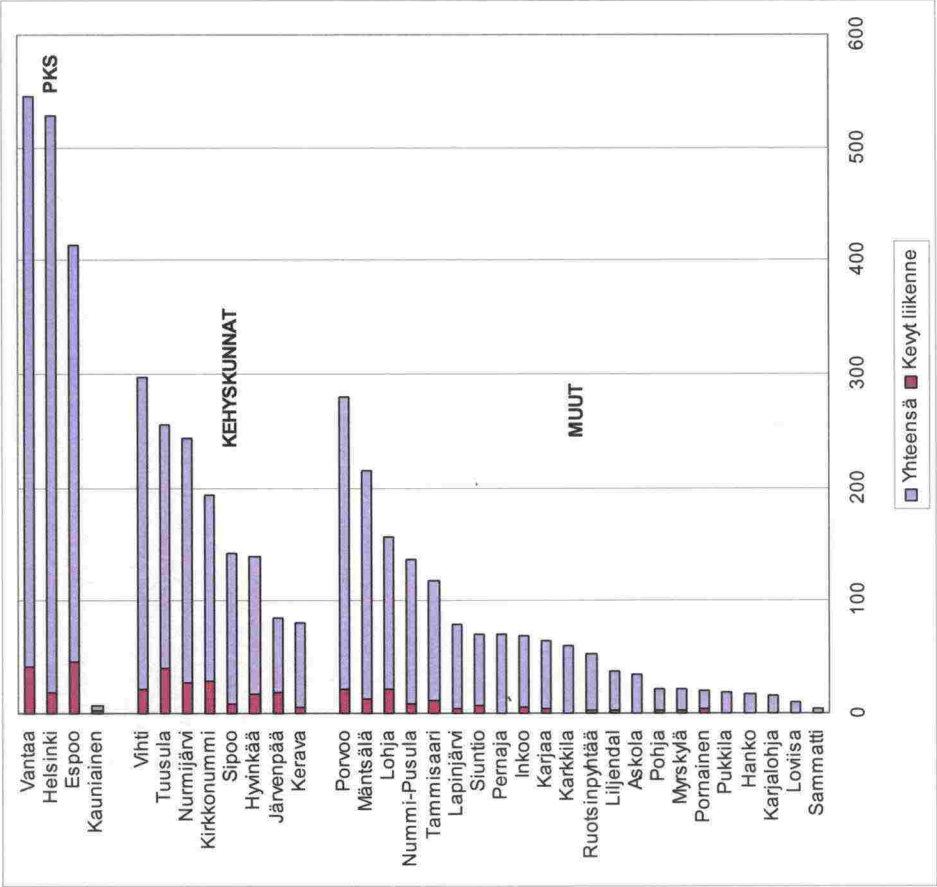
Kuvissa 4–6 on esitetty kunnittain yleisillä teillä kuolleet ja loukkaantuneet vuosina 1999–2003. Kuvissa on eroteltu pääkaupunkiseutu, kehyskunnat ja muu tiepiirin alue. Lisäksi on esitetty erikseen kaikki onnettomuudet ja kevyen liikenteen onnettomuudet.

Yleisillä teillä sattuneissa onnettomuuksissa eniten kuolemantapauksia on pääkaupunkiseudun kunnissa, Vihdissä, Nurmijärvellä, Mäntsälässä ja Nummi-Pusulassa. Yhtään kuolemantapausta ei tapahtunut Pornaisissa, Pohjassa eikä Loviisassa. Yleisten teiden onnettomuuksissa loukkaantuneiden määrät painottuvat huomattavasti kuolleiden määriä selvemmin pääkaupunkiseudulle.

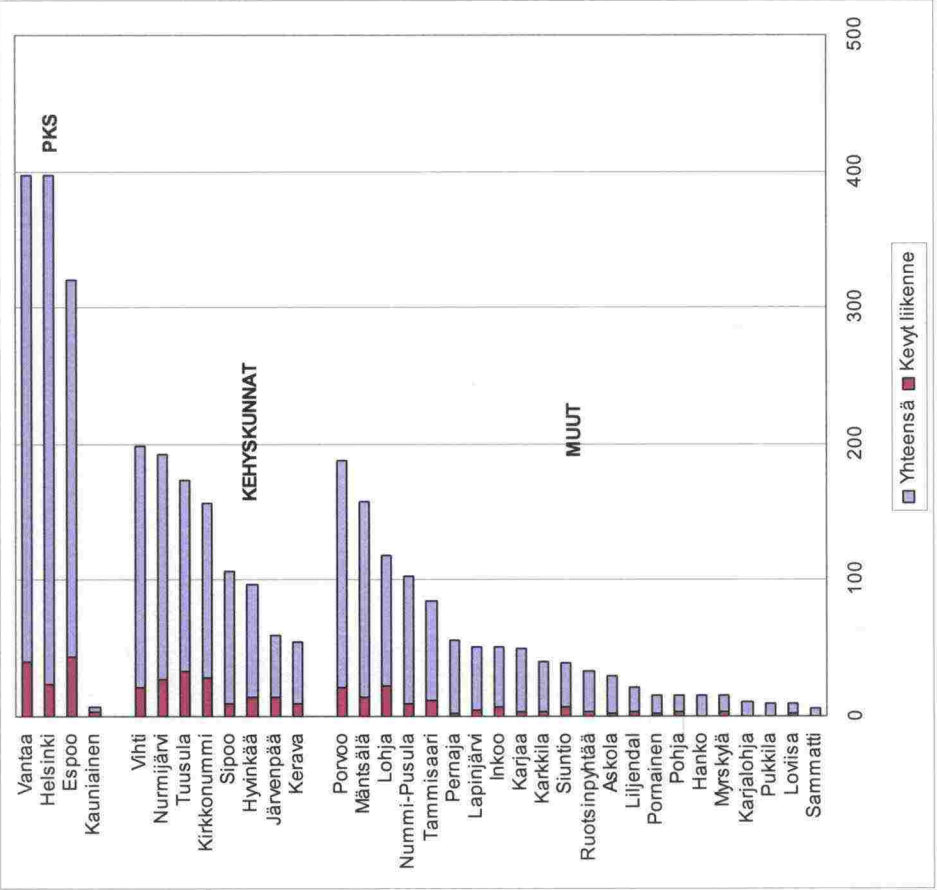


Kuva 4. Yleisillä teillä kuolleet vuosina 1999-2003 (Onnettomuusrekisteri).

Kuvassa 6 on esitetty henkilövahinko-onnettomuuksien määrä kunnittain vuosina 1999–2003. Vastaavalla tavalla kuin loukkaantuneiden määrässä, tässäkin tapauksessa pääkaupunkiseudun kunnat erottuvat muita kuntia suurilla onnettomuusmäärillä.



Kuva 5. Yleisillä teillä loukkaantuneet vuosina 1999-2003 (Onnettomuusrekisteri).



Kuva 6. Yleisten teiden henkilövahinko-onnettomuudet vuosina 1999-2003 (Onnettomuusrekisteri).

5 PRIORISOINTIMENETELMÄ

5.1 Priorisoinnin kaksi menetelmää

Priorisoinnissa käytetään kahta erilaista menetelmää, koska hyvin eri tyyppisten hankkeiden vertaaminen toisiinsa yhdellä ja samalla menetelmällä osoittautui varsin ongelmalliseksi.

Suurin osa hankkeista on tavanomaisia kevyen liikenteen väylien tai aikalun rakentamishankkeita, jotka parantavat kevyen liikenteen olosuhteita yleisillä teillä. Näitä hankkeita tarkasteleessa tierekkisterin tiedot ja Tiehallinnon analyysityökalut, kuten esimerkiksi Tarva, ovat luonteva lähtökohta.

Erityisesti pääkaupunkiseudun alueella on kuitenkin hankkeita, ns. täydentäviä yhteyksiä, jotka koskevat yleisiä teitä, mutta joiden vaikutukset kohdistuvat laajemmalle alueelle. Tällaisia hankkeita ovat esimerkiksi pääväylien aikalut, joiden kohdalla tietä ei nykytilanteessa voi ylittää lainkaan, eikä siliä kohdalla näin ollen tapahdu kevyen liikenteen onnettomuuksiaakaan. Tyypillisesti näillä täydentävillä yhteyksillä on kuitenkin merkittäviä turvallisuus- tai muita vaikutuksia, joita ei voida arvioida tierekkisteritietojen pohjalta tai Tiehallinnon analyysityökaluilla.

Tavanomaiset hankkeet on priorisoitu keskenään tässä työssä kehitetyllä kaksivaiheisella menetelmällä. Täydentävät yhteydet on priorisoitu keskenään Pääkaupunkiseudun yleisten teiden pyörätien ja jalankulun kehittämissuunnitelmassa kuvattua menetelmää soveltaen.

Kaksi erillistä priorisoitua hankelistaa on lopuksi yhdistetty yhdeksi listaksi muuntamalla menetelmien pisteytykset samalle asteikolle. Eri menetelmillä arvioitujen hankkeiden vertaamiseen toisiinsa tulee suhtautua suurpiirteisesti. Listojen yhdistäminen oli kuitenkin käytännön syistä välttämätöntä.

5.2 Tavanomaisten hankkeiden alustava priorisointi

Tavanomaiset hankkeet priorisoidaan alustavasti turvallisuusvaikutusten ja hankkeen käyttäjiä koskevien tietojen perusteella neljää muuttujaa käyttäen.

5.2.1 K1 Heva-tehokkuus

Heva-tehokkuus kuvaa sitä, kuinka paljon hanke vähentää henkilövahinkoon johtavia onnettomuuksia suhteessa hankkeen kustannuksiin.

Laskennallinen henkilövahinko-onnettomuuksien vähenemä laskettiin Tarva-ohjelmalla (versio 4.4).

Tarva on Tiehallinnon tien parantamistoimenpiteiden turvallisuusvaikutusten arviointiin tarkoitettu ohjelma. Tarva yhdistää tiehen, liikenteeseen ja onnettomuuksiin liittyvän tierekkisteritiedon erilaisien toimenpiteiden turvallisuusvaikutustietoon.

Hankkeiden kustannusarvot määritettiin joko hankkeen suunnitelmaan tai keskimääräiseen yksikkökustannusarvioon perustuen. Väylähankkeen keskimääräisenä kustannusarviona käytettiin 350 000 euroa/km, ja aikaluhankkeen keskimääräisenä kustannusarviona 140 000 euroa/kpl.

Hankkeen heva-tehokkuus (€/heva) saadaan jakamalla hankkeen kustannukset henkilövahinko-onnettomuuksien vähenemällä. Muuttujan perusteella hanke saa pisteitä 0–100 edellyttäen että sen heva-tehokkuus on parempi kuin 50 milj.€/heva. Lähes puolet hankkeista on tällä mittarilla tarkastelehtuna niin tehottomia, että ne saavat 0 pistettä.

5.2.2 K2 Väestöindeksi

Väestöindeksi kuvaa karkealla tarkkuudella hankkeen potentiaalis- ta käyttäjämäärää suhteutettuna hankkeen vaikutusalueen laajuuteen eli eräänlaisia väestöntiheyttä. Indeksissä alle 18-vuotiailla on kaksinkertainen paino täysi-ikäiseen väestöön verrattuna.

Hankkeiden vaikutusalueet määritettiin paikkatietojärjestelmässä siten, että väylähankkeiden vaikutusalue ulottuu 400 metriä väylän molemmin puolin ja aikaluhankkeiden vaikutusalue on 800 metrin säteinen ympyrä. Väylien vaikutusalueet määritettiin ”tylppäpäis- nä” siten, että vaikutusalue ei ulotu hankkeen alku- ja loppupisteitä pidemmälle, koska paikkatietojärjestelmien automaattisesti määrit- tämät väylän päiden ulkopuolelle ulottuvat vaikutusalueet ovat ai- emmissä selvityksessä osoittautuneet merkittäväksi virhelähteeksi.

Hankkeiden vaikutusalueilla asuva väestö laskettiin ikäluokittain vuoden 2003 rakennus- ja huoneistorekisterin (RHR) perusteella. Indeksien laskentaa varten väestö summattiin siten, että 0–17- vuotiaiden määrä kerrottiin kahdella. Väestöindeksi saadaan jaka- malla vaikutusalueen painotettu väestömäärä vaikutusalueen pin- ta-alla.

Muuttujan perusteella hanke saa pisteitä 0–100 siten, että alle 100 as/km² tuottaa 0 pistettä (noin puolet hankkeista) ja vähintään 1000 as/km² tuottaa 100 pistettä (noin kymmenen hanketta).

5.2.3 K3 Kouluilu- arvo

Kouluilu- arvo on riskiluku, joka kuvaa tiellä kulkemisen tai tien ylittämisen vaarallisuutta. Sen voidaan katsoa kuvaavan objektiiv- sen vaarallisuuden lisäksi käyttäjän kokemaa vaarallisuuden tun- netta.

Kouluilu- menetelmä on kehitetty Kuusamon kaupungin ja Oulun tiepiirin tarpeeseen saada menetelmä tieverkon tasapuoliseen ja objektiiviseen arviointiin erityisesti koulumatkojen liikenneturvalli- suuden osalta.

Menetelmä perustuu liikenneturvallisuuteen vaikuttavista tierekkiste- riteidoista muodostettaviin vaaratekijöihin (M), niiden painoarvoihin sekä turvakertoimiin (K). Vaaratekijöitä ovat mm. tien toiminnalli-

nen luokka, KVL- arvo, raskaan liikenteen määrä sekä nopeusrajoit- tus. Turvakertoimia eli toimenpiteitä, joilla on parannettu tieosuuk- sien liikenneturvallisuutta, ovat mm. kevyen liikenteen väylät ja tievalaistus. Tien vartta kulkemiselle ja tien ylitykselle on omat eril- liset riskiluvut. Taulukossa 6 on esitetty riskilukujen laskennassa käytetyt muuttujat.

Taulukko 6. Kouluilu- menetelmän vaaratekijät (M) ja turvakertoimet (K).

Tekijä	Selite
M1	Tien toiminnallinen luokka
M2	Keskivuorokausiliikenne
M3	Raskaiden ajon. määrä
M4	Nopeusrajoitus
M5a	Piennarpeveys
M5b	Ajoradan leveys
M6	Tien reunan käyttömahdollisuus
M7	Liikenneonnettomuudet
M8	Tiepätkän pituus
M9	Asutus
K1	Kevyen liikenteen väylä
K2	Valaistus
K3	Hoitoiluokka
K4	Erillinen hoitosopimus
K5	Kevyen liikenteen risteäminen

Väylähankkeiden osalta on käytetty pääsääntöisesti tien suuntaisia riskilukuja ja aikaluhankkeiden osalta tien ylityksen riskilukuja, jotka ovat yleensä hieman suurempia. Eritystapauksissa myös väylähankkeelle on voitu käyttää tien ylityksen riskilukua, lähinnä silloin, kun hanke poistaa tien ylittämisen tarpeen. Jos tienkohdan riskiluku muuttuu väylähankkeen matkalla, riskiluku on laskettu pituudella painotettuna keskarvona.

Muuttujan perusteella hanke saa pisteitä 0–100 siten, että riskiluku 150 tuottaa 0 pistettä ja riskiluku 250 tuottaa 100 pistettä. Lähes kaikkien hankkeiden arvot sijoittuvat tälle välille.

5.2.4 K4 Toteutusperuste

Toteutusperuste kuvaa sitä, mitä käyttäjäryhmää ja käyttötarkeitus- ta hanke ensisijaisesti palvelee. Hankkeet on luokiteltu koulumat- ka-, taajama-, työmatka- ja virkistys-hankkeisiin.

Perustetarkastelu suoritettiin paikkatietosovelluksessa karttatar- kasteluna. Karttapohjalla esitettiin tutkittava hanke, 1–6-luokkien koulut, Tiilastokeskuksen taajamarajat sekä rakennusten käyttötar- koitus. Hankkeen toteutusperuste määritettiin tietojen perusteella asiantuntija- arviona.

Useimmat hankkeet palvelevat ainakin jossain määrin kaikkia mai- nittuja käyttötarkeituksia. Hankeperusteet käytiin läpi tärkeysjärjes- tyksessä siten, että hankkeen perusteeksi saatiin parhaat pisteet tuottava käyttötarkeitus, jota hankkeen voitiin katsoa palvelevan.

Hankkeet, jotka eivät ensisijaisesti palvelleet mitään muuta käyttö-tarkoitusta, katsottiin virkistyshankkeiksi.

Muuttujan perusteella hanke saa pisteitä siten, että koulumatka-hanke saa 100 pistettä, taajamahanke 60 pistettä, työmatkahanke 20 pistettä ja virkistyshanke 5 pistettä.

5.2.5 Alustava kokonaisindeksi

Tavanomaiset hankkeet priorisoidaan alustavasti indeksillä, jossa eri muuttujien tuottamat pisteet painotetaan seuraavasti.

- K1 Hevatehokkuus: 30 %
- K2 Väestöindeksi: 30 %
- K3 Koululiitu-arvo: 30 %
- K4 Perustetarkastelu: 10 %.

Muuttujien pisteytystä ja painotusta määritettäessä on otettu huomioon paitsi muuttujan kuvaaman asian suhteellinen tärkeys, myös muuttujan arvojen jakauma ja erityisesti muuttujan luotettavuus.

Muuttujien painotuksia voidaan tarkastella kuvan 7 mukaisella jaot-telulla. K1 hevatehokkuus ja K2 väestöindeksi ovat suhteutettuja tehokkuutta kuvaavia muuttujia, joiden yhteenlaskettu painoarvo on 60 %. K3 Koululiitu ja K4 perustetarkastelu ovat absoluuttisia vaikutusta kuvaavia muuttujia, joiden yhteenlaskettu painoarvo on 40 %. Vastaavasti aiheen mukaan jaoteltuna K1 hevatehokkuus ja K3 Koululiitu ovat turvallisuuteen liittyviä muuttujia, joiden yhteen-laskettu painoarvo on 60 %. K2 väestöindeksi ja K4 perustetarkas-telu ovat väylän käyttöä tai käyttäjämäärää kuvaavia muuttujia, joiden yhteenlaskettu painoarvo on 40 %.

TEHOKKUUS	TURVALLISUUS		KÄYTTÄJÄT	
	hevatehokkuus	30 %	väestöindeksi	30 %
VAIKUTUS	koululiitu	30 %	perustetarkastelu	10 %
	60 %		40 %	

Kuva 7. Muuttujien painotukset alustavassa priorisoinnissa.

5.3 Kärkihankkeiden tarkennettu priorisointi

Alustavan priorisoinnin kokonaisindeksin perusteella valittiin noin 30 kärkihanketta, joiden keskinäistä priorisointia tarkennettiin. Kär-kihankkeiden priorisoinnissa panostettiin erityisesti hankkeen to-dellisen käyttäjämäärän arviointiin.

Kärkihankkeiden kokoa ei ole rajoitettu, sillä mikä tahansa tärke-äksi katsottu hanke voidaan ottaa mukaan tarkempaan tarkaste-luun. On huomattava, että tarkennettu priorisointi vaikuttaa vain kärkihankkeiden keskinäiseen järjestykseen, eikä hanke voi pu-dota pois kärkihankkeista tarkemman tarkastelun perusteella. Kaikki hankkeet sisältävässä listauksessa on näin ollen tietynlai-nen epäjatkuvuuskohta kärkihankkeiden rajalla.

5.3.1 K2* Käyttäjämääräindeksi korvaa väestöindeksin

Käyttäjämääräindeksi kuvaa hankkeesta hyöttyvien käyttäjien mää-rää suhteessa hankkeen kustannuksiin.

Käyttäjämääräarvion muodostamisessa hyödynnettiin rakennus- ja huoneistorekisterin (2003) väestötietoja, kevyen liikenteen tuotos-lukuja sekä käytettävissä olleita liikennelaskenta ja -ennustetietoja. Liikenteen suuntautuminen arvioitiin karttatarkasteluna. Arviot teh-tiin asiantuntijoiden ryhmätyönä paikkatietoaineistoja hyödyntäen. Tulevaisuudessa liikennelaskentoja on mahdollista kohdentaa kär-kihankkeisiin, jolloin käyttäjämääräarvioita voidaan tarkentaa.

Käyttäjämäärän arviointivaiheessa ei vielä otettu kantaa siihen, missä määrin uusi väylä tai alikulku tuottaa käyttäjilleen todellista hyötyä. Käyttäjämääräindeksin laskentaan tarvittiin kuitenkin hank-keesta hyöttyvien käyttäjien määrä. Lähtökohtaisesti kaikkien hankkeen käyttäjien oletettiin hyöttyvän hankkeesta, mutta perus-telluissa tapauksissa käyttäjämäärää pienennettiin. Yleisin tapaus oli tilanne jossa osalla käyttäjistä, esimerkiksi tietyn rajatun alueen asukkailla, oli käytettävissään kohtuullinen vaihtoehtoinen yhteys.

Käyttäjämääräindeksi saadaan jakamalla hankkeen kustannukset hankkeesta hyöttyvien käyttäjien määrällä. Tämän tunnusluvun vaihteluväli on hyvin suuri, minkä takia muuttujan pisteytyksessä käytettiin sen luonnollista logaritmia. Tämä johtaa karkealla tark-kuudella siihen, että käyttäjämääräindeksin (kustannukset/käyttäjä) kaksinkertaistuu hankkeen saamat pisteet vähenevät 15 pistet-tä. Muuttujan perusteella hanke saa pisteitä 0–100 siten, että käyt-täjämääräindeksi 22 000 tuottaa 0 pistettä ja käyttäjämääräindeksi 250 tuottaa 100 pistettä.

5.3.2 Kärkihankkeiden kokonaisindeksi

Kärkihankkeiden priorisoinnissa käyttäjämääräindeksi korvaa vä-estöindeksin. Koska käyttäjämääräindeksi on väestöindeksiä luo-tettavampi muuttuja, käyttäjämääräindeksin paino on kärkihank-keiden tarkastelussa hieman suurempi kuin väestöindeksin paino alustavassa indeksissä.

Kärkihankkeet priorisoidaan indeksillä, jossa eri muuttujien tuotta-mat pisteet painotetaan seuraavasti.

- K1 Hevatehokkuus: 20 %
- K2* Käyttäjämääräindeksi: 40 %
- K3 Koululiitu-arvo: 30 %
- K4 Perustetarkastelu: 10 %.

Muuttujien painotukset kärkihankkeiden osalta ovat kuvan 8 mu-kaiset.

TEHOKKUUS	TURVALLISUUS		KÄYTTÄJÄT	
	hevatehokkuus	20 %	käyttäjämääräind.	40 %
VAIKUTUS	koululiitu	30 %	perustetarkastelu	10 %
	50 %		50 %	

Kuva 8. Muuttujien painotukset kärkihankkeiden priorisoinnissa.

Kärkihankkeiden kokonaisindeksin maksimi on 100 pistettä, johon lisätään 100 pistettä erottamaan kärkihankkeet muista hankkeista. Taulukoissa esitetyt luvut ovat siten välillä 100–200, vaikka indek-sin arvot ovat välillä 0–100. Ylimääräisten pisteiden lisääminen on vain käytännön syistä tehty ratkaisu, joka helpottaa kärkihankkei-den ja muiden hankkeiden käsittelyä samassa tietokannassa.

5.4 Täydentävien yhteyksien priorisointi

Uudenmaan tiepiirin alueella, erityisesti pääkaupunkiseudulla, on pienehkö joukko hankkeita, jotka poikkeavat olennaisesti muusta kevyen liikenteen hankejoukosta. Yksiselitteistä täydentävien yhteyksien määritelmää ei ole, mutta tyypillisesti nämä ovat kokonaan uusia yhteyksiä, joissa kevyttä liikennettä ei tällä hetkellä ole lain-kaan. Näihin hankkeisiin ei välttämättä liity mitään nykyistä tietä, jonka turvallisuutta hanke parantaisi, eikä esimerkiksi Tarva-ohjelmistoa voida käyttää näiden hankkeiden analysoimiseen.

Täydentävät yhteydet priorisointiin vuoden 1999 Pääkaupunkiseu-dun yleisten teiden pyöräilyn ja jalankulun kehittämisohjelmassa laaditulla menetelmällä. Samassa hankkeessa laadittiin myös kevy-en liikenteen tietojärjestelmä "Käpy", jolla nimellä koko hankkee-seen usein viitataan.

5.4.1 Arviointi kehittämislinjoittain

Pääkaupunkiseudun yleisten teiden pyöräilyn ja jalankulun kehit-tämisohjelmassa laadittu menetelmä perustuu systemaattiseen asi-antuntija-arviointiin. Arviointityö on iteratiivinen prosessi, jossa hankkeet arvioidaan asteikolla 0–3 erikseen neljän kehittämislinjan näkökulmasta. Arvioinnin kulku on tarkemmin kuvattu kehittämis-ohjelman osaraportissa B: Tavoitteet, kehittämislinjat ja toimenpi-deohjelma.

Täydentävien yhteyksien priorisoinnin neljä kehittämislinjaa ja nii-den painoarvot ovat:

- 1. Kulkumuotojakaumaan vaikuttaminen (35 %)
- 2. Liikenneturvallisuuden parantaminen (35 %)
- 3. Asukkaiden elinpiirin laajentaminen ja turvallisuuden tunteen lisääminen (20 %)
- 4. Ulkoilu- ja virkistysmahdollisuuksien parantaminen (10 %)

5.4.2 Täydentävien yhteyksien kokonaisindeksi ja yhdistäminen tavanomaisten hankkeiden listaan

Vuoden 1999 ohjelmassa muodostettiin kaksi erilaista priorisointilistaa: vaikuttavuuden mukainen järjestys (indeksipiste) ja kustannustehokkuuden mukainen järjestys (indeksipisteen hinta). Toteuttamishjelma koottiin asiantuntijatyönä näiden kahden listan pohjalta myös mm. rahoituskehys huomioiden, joten vuonna 1999 ei muodostettu yksiselitteistä paremmuusjärjestystä.

Jotta täydentävät yhteydet voitiin yhdistää samaan listaan muiden priorisoitujen hankkeiden kanssa, ne tuli ensin saattaa yksiselitteiseen järjestykseen keskenään ja tämän jälkeen sovittaa muiden hankkeiden joukkoon.

Ns. Käpy-hankkeiden tunnusluvut, tarveindeksi ja 1000 mk/tarveindeksi, pisteytettiin ja laskettiin yhteen kaavalla, jolla saatu muokattu tarveindeksi tuotti mahdollisimman hyvin alkuperäistä toteuttamishjelmaa vastaavan kiireellisyysjärjestyksen.

Täydentävien hankkeiden lista sovittiin muuhun hankejoukkoon tutkimalla hankkeita, jotka oli analysoitu molemmilla menetelmillä. Täydentävien yhteyksien arvioinnin mukaiset parhaat pisteet (muokattu tarveindeksi 140 tai enemmän) asetettiin vastaamaan tämän tarveselvityksen indeksilukua 80. Vastaavasti listan loppupäässä 40 pistettä (tai vähemmän) asetettiin vastaamaan 15 pistettä tämän tarveselvityksen mukaisella pisteytyksellä. Täydentävien yhteyksien osalta kärkihankejoukkoon pääsemisen rajaksi on asetettu 40 pistettä.

Tavanomaiset hankkeet ja täydentävät yhteydet on siis arvioitu varsin erilaisilla menetelmillä. Menetelmien välille on käytännön syistä katsottu tarpeelliseksi luoda yhteys, jonka avulla kaksi erillistä listaa voidaan yhdistää. Molempien hankejoukkojen hankkeet on priorisoitu keskenään yhtenäisin perustein, mutta kahden eri menetelmällä arvioitun hankkeen vertaamiseen toisiinsa tulee suhtautua varauksella.

5.5 Priorisointimenetelmän käyttöliittymä

Priorisointimenetelmän käyttöliittymä on toteutettu Excel-taulukkona, johon on tallennettu kaikki arvioinnissa tarvittavat tiedot. Priorisointimenetelmä on ohjelmoitu taulukkoon siten, että kaikki priorisoinnin edellyttämä laskenta on täysin automaattista sen jälkeen, kun uuden hankkeen tiedot on lisätty tai vanhojen tietoja päivitetty.

Käyttöliittymään on sisällytetty molemmat käytetyt priorisointimenetelmät siten, että mikä tahansa hanke on mahdollista arvioida kummalla tahansa menetelmällä. Molempien menetelmien tarvitsemat tiedot voidaan tallentaa samanaikaisesti, mutta priorisoinnissa kunkin hankkeen sijoitus määrittäytyy kerrallaan vain jomman kumman menetelmän mukaisesti.

6 TULOKSET

6.1 Priorisoitu hankekori

Uudenmaan tiepiirin kevyen liikenteen hankekori on priorisoitu yhtenäisin perustein edellä kuvatuilla menetelmillä. Vuoden 2005 alun tilanteessa hankekori sisältää 212 tavanomaista hanketta ja 23 ns. kevyen liikenteen verkkoa täydentävää hanketta. Tavanomaisista hankkeista 29 kappaletta on luokiteltu kärkihankeiksi, joiden keskinäistä järjestystä on tarkennettu käyttämääraarvion perusteella. Täydentävistä yhteyksistä kärkihankejoukkoon kuuluu 16 hanketta.

Hankekorin kiireellisyysjärjestys ei kuitenkaan ole hankkeiden lopullinen toteuttamisjärjestys, vaan lähinnä tiepiirin näkemys hankkeiden kiireellisyydestä. Toteutettavien hankkeiden valintaan vaikuttaa kiireellisyyden ohella lukuisat seikat, kuten hankkeen suunnittelutilanne, käytettävissä oleva rahoitus, hankkeen mahdollinen liittyminen laajempaan kokonaisuuteen, liikennejärjestelmäsuunnitelmissa esitetty tarpeet sekä kuntien ja sidosryhmien näkemykset.

Uudenmaan tiepiirin priorisoitu kevyen liikenteen hankekori on esitetty liitteessä 1. Hankkeet on esitetty myös kunnittain liitteessä 2 sekä kartalla liitteissä 4 (hankenumerokartta) ja 5 (priorisointinumerokartta).

6.2 Kohdekorit

Kärkihankejoukon hankkeista laadittiin kohdekorit, jotka sisältävät tiiviissä muodossa hankkeen perustiedot, kuten sijainnin, toimenpiteet ja kustannukset sekä hankkeen kiireellisyysarvion perustelujen. Kohdekoriteissa on varattu tila myös vapaamuotoisille lisätiedoille ja hankkeen perusteluille.

Esimerkki kohdekoriteista on esitetty liitteessä 3.

6.3 Koululiitu-aineisto

Hankkeiden priorisoinnissa käytetystä Koululiitu-aineistosta tuotettiin priorisoinnin päivittämistä ja muuta myöhempää käyttöä varten koko tiepiirin kattava tietokanta ja karttaesitys. Koululiitu-arvot on esitetty kartalla liitteissä 6 (tien suuntainen tunnusluku) ja 7 (tien ylityksen tunnusluku).

LIITTEET

LIITTEET

- Liite 1. Hankekorin hankkeet kunnittain taulukkona.
- Liite 2. Hankekorin hankkeet priorisointijärjestyksessä taulukkona.
- Liite 3. Esimerkit kohdekorteista.
- Liite 4. Hankekorin hankkeet kartalla (hankenumerokartta).
- Liite 5. Hankekorin hankkeet kartalla (priorisointinumerokartta).
- Liite 6. Koululiitu-ohjelman tien suuntaisen kulkemisen tunnusluku.
- Liite 7. Koululiitu-ohjelman tien ylityksen tunnusluku.

KIRJALLISUUSLUETTELO

- Kevyen liikenteen verkon tarveselvitys. Tielaitoksen sisäisiä julkaisuja 24/1998.
- Kevyen liikenteen väylän tarpeen arviointi tierekisteri- ja paikkatiedon avulla. Diplomityö. Perttu Pörhölä 1999.
- Kevyen liikenteen väylätarpeet 1–6-luokkalaisten koulumatkareiteillä. Tarveselvitys. Turun tiepiiri 2004.
- Koululiitu – menetelmä koulumatkojen liikenneturvallisuuden arvioimiseksi. Oulun Viatek Oy 2001.
- Pääkaupunkiseudun yleisten teiden pyöräilyn ja jalankulun kehittämisohjelma. Tielaitos 1999.
- Savo-Karjalan tiepiirin kevyen liikenteen verkko. Tarveselvitys 2003.
- Tarva-ohjelman kotisivut. 2004. www.tarva.net.
- Tiepiirien kevyen liikenteen väylien tarveselvitykset – yhteenveto. Tiehallinnon sisäisiä julkaisuja 21/2001.
- Tietomekka. T&M Turva -ohje: muutokset versiosta 8.4 versioon 9. 2003.
- Uudenmaan tiepiirin hankkeita. Luonnos 29.9.2004.
- Uudenmaan tiepiirin Internet-sivut.
- Uudenmaan tiepiirin perustienpidon hankkeita. Muistio 15.5.2003.
- Uudenmaan tiepiirin TTS 2005–2008.
- Uudenmaan tiepiirin TTS 2006–2009, luonnos.

Hanke- nro*	Kunta	Hankeen nimi	Indeksi	Järjesty*
1035	Askola	Mt 151 Pormainen-Monninkylän jkp-tie	32,4	86
1229	Askola	Mt 151 Timola - Pormainen jkp-tie	15,5	148
1227	Askola	Mt 1605 Forsiätt - Juomaankylän keskusta jkp-tie	16,6	143
1226	Askola	Mt 1605 Nyyppäka - Särkiälven koulu jkp-tie	23,0	112
1075	Askola	Mt 1605 Nyyppäka - Särkiälvi jkp-tie	22,5	117
1183	Askola	Mt 1635, Askola-Onkmaa jkp-tie	8,1	215
1126	Askola	Pt 11762 Vahijärvi-Monninkylä jkp-tie	11,8	185
1228	Askola	Pt 11788 Askolan koulu -Siltatie jkp-tie	33,2	81
1233	Askola	Pt 11790 jkp-tie Mt. 1605:n kohdalle	17,5	141
1231	Askola	Pt 11790 Peltolantie - Askolantie jkp-tie	32,2	87
1230	Askola	Pt 11821 Juomaankylän koulu - yhdystie 1605 jkp-tie	12,4	179
1011 T	Espoo	Kt 50 välillä Hirvisuo - Mikkelänkallion alkuku jkp-tie	21,7	121 T
1010	Espoo	Kt 50 välillä Mikkelänkallion alkuku - mt 1130 jkp-tie	162,2	11
1224 T	Espoo	Kt 51 Westendin jkp-tie	151,5	29 T
1223 T	Espoo	Mt 110 välillä Kehä III - Kilonkartanon tie jkp-tien parantaminen	180,0	1 T
1025	Espoo	Mt 110 Ämmässuo-Nupuri jkp-tie ja alkuku	11,9	184
1170	Espoo	Mt 120, Luunki - Saarijärvi jkp-tie	13,4	166
1143	Espoo	Mt 1324, Huhtamäentie - Nurmelantie jkp-tie	33,0	84
1198	Espoo	Pt 11329, Suvisaaristo jkp-tie	22,9	114
1244	Espoo	Pt 11337 Oittaa - Pirttimäen ulkoalue jkp-tie	8,1	217
1199	Espoo	Pt 11339, Takkula - Skogby jkp-tie	1,5	230
1200	Espoo	Pt 11365, Rövälentie jkp-tie	9,6	209
1201	Espoo	Pt 11365, Vanha Lahnuksen tie jkp-tie	10,2	195
1001 T	Espoo	Vt 1 Turunväylän ja Tuomarintien liittymä, alkuku	156,0	23 T
1002 T	Espoo	Vt 1 välillä Kehä II - Kuurinnitti jkp-tie	147,4	34 T
1164	Espoo, Kirkkonummi	Mt 1130, Mankki - Oitmäki jkp-tie	21,1	127
1187	Hanko	Pt 11007, Tähtömin jkp-tie	10,0	197
1213 T	Heisinki	Kt 45 Käpylän jkp-tie	153,7	27 T
1134 T	Heisinki	Kt 45, Ruusulanväylä, Mäkitorpan tie-Risupadontie jkp-tien parantaminen	160,8	13 T
1040 T	Heisinki	Mt 170, Riskutie-Kaivikintie jkp-tie, akk ja liitt.parant	180,0	1 T
1158 T	Heisinki	Mt 170, Itäväylä, Rantakartanon tie - Kartulantie jkp-tien parantaminen	162,9	10 T
1003 T	Heisinki	Vt 3 jkp-tie välillä Kehä I - Eiel Saarisen tie	21,0	128 T
1004 T	Heisinki	Vt 3 Kanneltien jkp-tie	165,1	9 T
1009 T	Heisinki	Vt 4 Lahdenväylä, Kivikko ylikulku	158,5	16 T
1056	Hyvinkää	Mt 1361 Hyvinkää - Kyälä jkp-tie l-vaihe	14,4	156
1238	Hyvinkää	Mt 1361 Vt3 - Pt 11353 jkp-tie	12,4	177
1171	Hyvinkää	Mt 1403, Latostenmaa - Ridasjärvi jkp-tie	24,7	107
1023 T	Inkoo	Kt 51 Torpintien liittymän jkp-tie ja alkuku	156,1	22 T
1110	Inkoo	Kt 51 välillä pt 11129 - pt 11112 jkp-tie	144,7	38
1047	Inkoo	Mt 186, kt 51 - mt 1121 jkp-tie	17,3	142
1188	Inkoo	Pt 11112, Torpintie jkp-tie	2,0	228
1189	Inkoo	Pt 11113, Västerkullan pt jkp-tie	10,0	197
1190	Inkoo	Pt 11114, Boilantie - Katajanokantie jkp-tie	43,5	47
1079	Inkoo	Pt 11147 Degetbyn kyläkeskus - Päiväläntie jkp-tie	9,3	211
1138	Järvenpää	Mt 104, Särkiälven jkp-tie	4,9	225
1032	Järvenpää	Mt 140 Vaahterien jkp-tie ja alkuku	33,1	82
1154	Järvenpää	Mt 140, Mikonkorpi - Haarajoki jkp-tie	40,7	61
1034	Järvenpää	Mt 140, Mikonkorpi jkp-tie	142,2	39
1214	Karjaa	Mt 111 Mt 1018 Krogårdintien jkp	38,5	67
1243	Karjaa	Vt 25 Meitolan sairaalan jkp-tie ja alkuku	42,7	52
1026	Kaunainen, Espoo	Mt 114 Kaunalaisten (Bensow) jkp-tie ja alkuku	174,9	3
1031	Kerava	Mt 140 Kerava - Mt 145 jkp	36,1	75
1210 T	Kerava	Pt 11695, Porvoontie - Kaskaia jkp-tie	15,0	153 T
1109 T	Kirkkonummi	Kt 50 Masala - Sundet alkuku	154,0	26 T
1165	Kirkkonummi	Mt 1130, Oitmäki - Palasema (Lapinkylä) jkp-tie	42,4	53
1052	Kirkkonummi	Mt 1131 Lapinkylä-Veikkola jkp-tie	35,4	76
1053	Kirkkonummi	Mt 1191 Kantvik - Strömsby jkp-tie	30,1	90
1117	Kirkkonummi	Pt 11227 Överbyntien jatko taajaman rajalle, jkp	22,1	119
1119	Kirkkonummi	Pt 11233 Eerikinkartanont. Testamentintie-Käärmekuu, jkp-tie	43,4	48
1118	Kirkkonummi	Pt 11233 Stöcklantie, Lapinkylä-Kylmäla jkp-tie	10,0	197

Hanke- nro*	Kunta	Hankeen nimi	Indeksi	Järjesty*
1080	Kirkkonummi	Pt 11246 välillä pt 11253 - Tolsa jkp-tie	147,0	35
1197	Kirkkonummi	Pt 11247, Peuramaa - Piispankylä jkp-tie	8,5	214
1246	Kirkkonummi	Pt 11269, Gesterbyn jkp-tie	134,5	44
1082	Kirkkonummi	Pt 11271 Sepätkyläntie Veklati - Masala jkp-tie	14,4	157
1120	Kirkkonummi	Pt 11277 Hirsalantie, kt 51 - Långvik jkp-tie	18,6	135
1121	Kirkkonummi	Pt 11277 Hirsalantie, Långvikin kohdan jkp-tie	32,4	85
1083	Kirkkonummi	Pt 11277 Kirkkonummen kevillemiesosuhuutet, Hirsä	16,4	144
1122	Kirkkonummi	Pt 11281 Sundbergintie, Kehä III:n risteysliialle jkp-tie	19,4	133
1123	Kirkkonummi	Pt 11287 Lammipääntie, Väliportontie-Lammijärventie jkp-tie	43,1	49
1005	Kirkkonummi, Espoo	Mt 110, Veikkola - Kolmiranta jkp-tie	18,8	134
1049	Lohja	Mt 1070 Rajaportti - Lylysten th, jkp-tie	26,6	98
1012	Lohja	Mt 1090 Lempolä - Vasarla jkp/sp	34,3	79
1191	Lohja	Pt 11170, Lohjan aseman pt jkp-tien parantaminen	156,9	20
1193	Lohja	Pt 11191, Nummenkylän r:n eritaso alkuku	10,0	197
1194	Lohja	Pt 11193, Lieviön r:n eritaso, alkuku	6,0	222
1248	Lohja	Vt 25 / Virkkalan ristillä Muston suuntaan jkp-tie	42,0	55
1073	Loviisa	Mt 1583 Määrähti - pt 11927 jkp-tie	15,3	149
1046	Loviisa	Mt 178 Loviisa - Valko jkp-tie, l vaihe	133,9	45
1036	Myrskylä	Mt 162, Myrskylä jkp-tie välillä mt 167 - Koukijärvi	17,7	139
1038	Myrskylä	Mt 167 Sepänmäen alkuku	15,8	145
1077	Myrskylä	Mt 1751 Myrskylä - Syväjärvi jkp-tie	12,7	173
1239	Mäntsälä	Kt 55 välillä Mt 140 - Nordensköldintie jkp-tie	27,0	97
1058	Mäntsälä	Mt 140 Hirvihaaran alkuku	36,9	72
1175	Mäntsälä	Mt 1456 Hyökännummi - Ohkola jkp-tie	37,8	69
1262	Mäntsälä	Mt 1456, Sepänmäki - Mäntsälä jkp-tie	11,9	183
1254	Mäntsälä	Mt 1471 Anttila-Sälinkää jkp-tie	25,1	104
1241	Mäntsälä	Mt 1494 Mattila - Numminen jkp-tie	9,0	212
1181	Mäntsälä	Mt 1494, Nummistenkylä jkp-tie	21,2	126
1098	Mäntsälä	Pt 11673 Arolan koulun jkp-tie	13,5	165
1252	Mäntsälä	Pt 11732 Mäntsälä - Sääksjärvi l-vaihe jkp-tie	10,0	197
1253	Mäntsälä	Pt 11732 Mäntsälä - Sääksjärvi jkp-tie, II-vaihe	14,6	155
1162	Nummi-Pusula	Mt 1072, Saukkola - Tavola jkp-tie	11,2	190
1050	Nummi-Pusula	Mt 1224 Ikkalan tiejärjestely	7,5	221
1148	Nummi-Pusula	Mt 127, Hyönölä - Pusula kk jkp-tie	15,3	150
1028	Nummi-Pusula	Mt 130 Harjula-Ojakkala jkp-tie	22,6	116
1168	Nummi-Pusula	Mt 1321, Nummijärven kk - Jokela jkp-tie	23,0	113
1130	Nummi-Pusula	Vt 1, Saukkola-Mettula jkp-tie	13,1	169
1133 T	Nummijärvi	Kt 45, Rantakulmantien liittymä, alkuku	155,5	24
1051	Nummijärvi	Mt 131 Alhonittu - Rajamäki jkp-tie	146,3	36 T
1264	Nummijärvi	Mt 132 Pertulan jkp-tie	139,7	43
1150	Nummijärvi	Mt 132, Haikala - pt 11421 jkp-tie	43,0	50
1151	Nummijärvi	Mt 132, Klaukkala - Haikala jkp-tie	141,6	40
1167	Nummijärvi	Mt 132, Pertulla - Rövikkä jkp-tie	159,2	15
1113	Nummijärvi	Mt 1322 Nummenpään jkp-tie	27,9	94
1055	Nummijärvi	Mt 1322, Mikkolamman kohta jkp-tie	20,6	129
1084	Nummijärvi	Mt 1324 Lahmus - Klaukkala jkp-tie	15,1	151
1124	Nummijärvi	Pt 11299 Sääksjärvi-Röykkä jkp-tie	9,9	206
1085	Nummijärvi	Pt 11353 Herustentie - Uimarannan risteys jkp-tie	149,9	33
1086	Nummijärvi	Pt 11419 Kuonomäki - Klaukkala jkp-tie	25,3	103
1125	Nummijärvi	Pt 11421 Valkieäventie, jkp-tie välillä Lepsamäntie-Lopentie	0,5	232
1087	Nummijärvi	Pt 11423 Järventaustantie-Numminmäki jkp-tie	8,1	216
1088	Nummijärvi	Pt 11431 Klaukkalan tie - mt 130 jkp-tie	36,6	73
1089	Nummijärvi	Pt 11432, mt 130 - Pajoiki jkp-tie	14,1	159
1092	Nummijärvi	Pt 11471 Pajoien kyläkauppa - koulu jkp-tie	20,2	130
1072	Pernaja	Pt 11485 Nukarin tiejärjestely (jkp-tie)	10,0	197
1042	Pernaja	Mt 1580 väl. Edöntie-Kabböntie, jkp-tie	15,0	152
		Mt 170 Koskenkylä - Pernaja jkp-tie	12,0	182
			28,3	93

* kevyen liikenteen verkkoa täydentävä yhteys (1)

Hanke-nro*	Kunta	Hankkeen nimi	Indeksi	Järjestys*
1043	Pernaja	Mt 170 välillä Vanha Viipurintie - mt 1580 jkp-tie	19,6	132
1045	Pernaja	Mt 176 Gislomintie-Hardom jkp-tie	41,2	57
1141	Pohja	Mt 111 Talbacka - Pärinne jkp-tie	40,9	59
1155	Pornainen	Mt 146, Järvenpääntie jkp-tie	31,6	88
1116	Pornainen	Mt 1492 välillä mt 1494 - Laukkosken koulu jkp-tie	12,0	181
1263	Pornainen	Mt 1493 Halkia-Metsäkylä	12,5	175
1260	Pornainen	Mt 1493 Karimäentie - Hakalanatie jkp-tie	10,0	197
1178	Pornainen	Mt 1493, Haarajoki - Metsäkylä (Halkia) jkp-tie	9,8	208
1259	Pornainen	Mt 1494 Halkia-Metsäkylä jkp-tie	22,2	118
1258	Pornainen	Mt 1494 Laha - Halkia jkp-tie	18,3	136
1257	Pornainen	Mt 1494 välillä Kukkurintie-Heinsuontie jkp-tie	12,9	171
1236	Pornainen	Mt 151 välillä mt 1494 - päiväkotii jkp-tie	33,8	80
1237	Pornainen	Pt 11743 Kirkkotie - Kirveskoskentie jkp-tie	12,3	180
1103	Pornainen	Pt 11743 Rantalantien jkp-tie, Jokimäki	10,0	197
1115	Porvoo	Mt 1492 Hinthaara - Laukkoski jkp-tie	25,8	100
1261	Porvoo	Mt 1531 Anttila välillä mt 1491 - pt 11748 jkp-tie	0,5	232
1064	Porvoo	Mt 1531 Hinthaara - kt 55 jkp-tie	12,8	172
1062	Porvoo	Mt 1531, Mt 1492 Hinthaaran kyläkeskus jkp-tie	21,5	123
1067	Porvoo	Mt 1541 Treksilä - Mänsas jkp-tie	37,7	70
1068	Porvoo	Mt 1543 Tolkinen - Emäsalon silta jkp-tie	9,0	213
1069	Porvoo	Mt 1552 Porvoo - Epoo, II vaihe jkp-tie	23,7	110
1182	Porvoo	Mt 1552, Epooon jkp 1.vaihe	13,7	161
1070	Porvoo	Mt 1571 Sannainen - Jakari jkp-tie	15,7	146
1071	Porvoo	Mt 1571 Veckjärvi - Sannainen jkp-tie	21,9	120
1074	Porvoo	Mt 1601 Teissala - Kerkkoo jkp-tie	11,8	186
1039	Porvoo	Mt 170 Kulloo-Ernestas jkp	38,5	66
1044	Porvoo	Mt 170 Porvoo - Iloia jkp-tie	21,2	125
1159	Porvoo	Mt 170, Porvooon sisääntulo jkp-tien parantaminen	172,3	4
1104	Porvoo	Pt 11779 Haikkoon jkp	33,1	83
1127	Porvoo	Pt 11787 Kerkkoo-Vakkola jkp-tie	30,8	89
1232	Porvoo	Pt 11818 Monnikylä - Tuorila jkp-tie	4,5	227
1212	Porvoo	Pt 11818, Tuorilan jkp-tie	11,2	189
1105	Porvoo	Pt 11822 Porvoo - Saksala jkp-tie	14,4	158
1106	Porvoo	Pt 11859 Voolahden jkp-tie	11,2	187
1128	Pukkilä	Mt 162 Kantele - keskusta jkp-tie	28,9	92
1111	Pukkilä	Mt 162 Veteraantie - Keskustie jkp-tie	18,1	137
1129	Pukkilä	Mt 162 välillä Torppi - Veteraantie jkp-tie	21,6	122
1215	Pukkilä	Mt 1635 keskusta - Syvänoja jkp-tie ja aikulku	9,8	207
1184	Pukkilä	Mt 1635, Pukkilä-Savijoki jkp-tie	36,6	74
1078	Ruotsinpyhtää	Mt 1792 Viirilä - Ruotsinkylä jkp-tie	13,5	164
1185	Ruotsinpyhtää	Mt 1792, Ahvenkoski - Ruotsinpyhtää jkp-tie	13,5	163
1234	Ruotsinpyhtää	Pt 11946 Puistokujan jkp-tie	23,8	109
1235	Ruotsinpyhtää	Pt 11946 Ruukintien jkp-tie	34,7	78
1007	Ruotsinpyhtää	Vt 7 Tesjoki-Ahvenkoski jkp-tie	151,4	31
1161	Sammatti	Mt 1070, Sammatti - Myllykylä jkp-tie	17,6	140
1156	Sipoo	Mt 146, Järvenpää - Pornainen jkp-tie	22,7	115
1063	Sipoo	Mt 1494 Nikkilä - Linnanpelto jkp-tie	40,9	58
1065	Sipoo	Mt 1533 Hangelby - Kalkkiranta jkp-tie	13,7	162
1066	Sipoo	Mt 1534 Boxin koulu - Mt 170 jkp-tie	12,4	178
1041	Sipoo	Mt 170 Hangelby - Kulloo jkp-tie	13,8	160
1096	Sipoo	Pt 11635 Karhusaaren pt jkp-tie	13,3	167
1099	Sipoo	Pt 11677 Gumbostrandin jkp-tie	12,6	174
1208	Sipoo	Pt 11679, Massby, väli mt 1170 - Ingman Foods jkp-tie	10,3	194
1100	Sipoo	Pt 11687 Eriknäsentie vt 7:ltä etelään jkp-tie	2,0	228
1101	Sipoo	Pt 11689 Nikkilä-Söderkulla jkp-tie	21,3	124
1209	Sipoo	Pt 11694, Box - Sipoo jkp-tie	0,5	232
1211	Sipoo	Pt 11701, Paippisten pt jkp-tie	0,7	231
1163	Siuntio	Mt 1130, Lappersin jkp-tie	4,5	226

Hanke-nro*	Kunta	Hankkeen nimi	Indeksi	Järjestys*
1142	Siuntio	Mt 115, Sudenkaari - pt 11147 jkp-tie	40,4	62
1192	Siuntio	Pt 11175, mt 115 - Vaaratie jkp-tie	0,5	232
1024	Tammisaari	Kt 52 jkp-tie Skäldarg - Grabbskog	26,3	99
1136	Tammisaari	Kt 52, kt 52 Västerbyn jkp-tie	157,5	19
1016	Tammisaari	Mt 1081 Tenholan kevyen liikenteen tie	156,9	21
1242	Tammisaari	Vt 25 välillä pt 11055 - mt 1050 jkp-tie, Tammisaari	40,7	60
1132	Tammisaari	Vt 25, vt 25:n Leksvalintien jkp-tie ja aikulku	158,5	17
1173	Tuusula	Mt 1421, Järvenpää - Vanhakylän pt jkp-tie	30,4	91
1174	Tuusula	Mt 1421, Vanhakylän pt - Nuppulinna jkp-tie	37,4	71
1249	Tuusula	Mt 145 Hakalanlien aikulku	43,6	46
1250	Tuusula	Mt 145 Kansanopistontien aikulku	171,8	5
1059	Tuusula	Mt 1456 Vähänurmi - Kellokoski jkp-tie	145,3	37
1160	Tuusula	Pt 11468 Korsontien jkp-tie	25,7	101
1093	Tuusula	Pt 11479 Ruusujärven jkp koulun kohdalla I-vaihe	23,4	111
1256	Tuusula	Pt 11479 välillä Koivisto - Kylänpää III-vaihe jkp-tie	13,0	170
1255	Tuusula	Pt 11479 välillä kt 45 - Koivumäentie, II vaihe jkp-tie	7,8	219
1094	Tuusula	Pt 11503 Kollistimentien jkp-tie	10,5	192
1095	Tuusula	Pt 11505 Vanha Hämeentie kt 45 - Vetikontie jkp-tie	7,8	218
1097	Tuusula	Pt 11671 Linjatien jkp-tie	40,2	63
1135 T	Vantaa	Kt 45, Tuusulanväylä, Tammisto aikulku	168,0	6 T
1021 T	Vantaa	Kt 50 Hakunilan jkp-tie	15,0	153 T
1020 T	Vantaa	Kt 50 jkp-tie välille Vaarala - mt 170	24,2	108 T
1022 T	Vantaa	Kt 50 Raappavuorentien jkp-tie	151,4	32 T
1019 T	Vantaa	Kt 50 Tuupakka jkp-tie	34,7	77 T
1217	Vantaa	Mt 120 välillä Kehä III - Rajatorpantie jkp-tie	160,0	14
1149	Vantaa	Mt 130, Vanha Hämeentie, Klaukkalanatie - Nurmijärv jkp-tie	17,9	138
1057	Vantaa	Mt 1375 Vanha Myllypolku - Mt 140 jkp-tie ja akk	27,4	96
1030	Vantaa	Mt 140 Jokiniementie - Mt 1375 liitt.järj. ja jkp-tie.	151,4	30
1265	Vantaa	Mt 140 Kaskelanrinteen akk	160,8	12
1266	Vantaa	Mt 140 Kaskipolun akk	167,3	7
1267	Vantaa	Mt 140 Mittalajnan akk	167,3	7
1157 T	Vantaa	Mt 152 Kulomäentien välillä Kauriintie-Murmelikuja, jkp-tien parantaminen	153,0	28 T
1222	Vantaa	Pt 11429 välillä Kannistontie-Kivipellontie jkp-tie	39,8	64
1090	Vantaa	Pt 11455 Riipiläntie välillä Katrinantie Vantaan jkp-tie	5,6	224
1202	Vantaa	Pt 11456, Suosaarentie jkp-tie	7,7	220
1203	Vantaa	Pt 11459, Katrinantie v.Tikkurilantie - Myllykyläntie jkp-tie	15,5	147
1204	Vantaa	Pt 11568, Ohratie jkp-tie	20,1	131
1205	Vantaa	Pt 11576, Vanha Porvoontie, Kuninkaanmäentie - Sip, jkp-tie	10,3	193
1206	Vantaa	Pt 11583 Leppäkorventie jkp-tie	12,4	176
1245	Vantaa	Pt 11630 Fazerintien jkp-tie	38,1	68
1207	Vantaa	Pt 11645, Sotungintie jkp-tie	10,0	197
1017 T	Vantaa	Vt 7 Jakomäen liittymä, aikulku	27,8	95 T
1139	Vihti	Mt 110, mt 1215 - Kirkkonummen raja jkp-tie	42,8	51
1140	Vihti	Mt 120 / mt 1241, Sipilänmäki - Olkkala jkp-tie ja aikulku	9,6	210
1166	Vihti	Mt 120, Saarijärvi - Salmi jkp-tie	25,0	105
1145	Vihti	Mt 120, Salmi - Siippoo jkp-tie	25,0	106
1146	Vihti	Mt 120, Salmi - Siippoo jkp-tie	41,3	56
1015	Vihti	Mt 1215 Ojakkala - vt 2 jkp-tie	10,1	196
1014	Vihti	Mt 1221, Hovi - Painonummentie jkp-tie	5,9	223
1112	Vihti	Mt 1224 (Vihti-Ikkala) jkp-tie Vihdintie-Sipilänmäki	141,1	41
1247	Vihti	Mt 1224 / Jokikunnan kyläkeskuksen jkp-tie	11,2	187
1152	Vihti	Mt 132, Vihtijärvi - HPR jkp-tie	39,8	65
1114	Vihti	Mt 1331 välillä mt 120 - Puolakantie jkp-tie	11,1	191
1195	Vihti	Pt 11195, Hiidenrannan jkp-tie	140,0	42
1196	Vihti	Pt 11198, Tarttilan pt jkp-tie	25,7	102
1006	Vihti	Vt 25 välillä Vt 1 - Nummelan pt 11237 jkp-tie ja akk	155,2	25
1131	Vihti	Vt 25, Nummelan pohj. eritaso jkp-tie	157,5	18

* kevyen liikenteen verkkoa täydentävä yhteys (T)

sisäinen pohjaveri = kevyen liikenteen värikkeen täydentävä yhteys (1)

vähäinen lauselu = indeksin laskennassa käytetty sarakelehti

</

LIITE 2 (2). Hankekorin hankkeet priorisointijärjestyksessä
Uudenmaan tiepiirin kevyen liikenteen väylien priorisointi, 17.2.2005

K2_A = paikkatietosovelluksen asukasnäköarvioon perustuva maankäytöndeksi
K2_B = käyttäjämääräarvioon perustuva maankäytöndeksi (vain kärkihankkeet)
K3 = koulumatkan turvallisuus -indeksi (Koululiitu)
K4 = toteuttamisperuste
INDEKSI = hankkeen kokonaispisteet (kärkihankkeilla numerointi alkaa sadasta)

sininen pohja- ja kiven liikenteen vektors täydentävä yhteys (T)											
vihreä taustaväri = indeksin laskemassa käyvä sarakekoko											
Järjestys	Hanke- no.	Hankkeen nimi	Kunta	Kustannukset (euroa)	Heva- poistuma	K1 [pisteet & sijat]	K2 A [pisteet & sijat]	K2 B [pisteet & sijat]	K3 [pisteet & sijat]	K4 [pisteet & peruste]	INDEKSI
86	1035	Mt 151 Pornainen-Monninkylän jkp-tie	Askola	150 000	0,004	25 (77)	0 (87)	50 (65)	100 (koulu)	32,4	Täydentävä yhteys, priorisoitu vuoden 1999 Käpy-selvityksen menetelmällä
87	1231	Pt 11790 Peltolantie - Askolantie jkp-tie	Askola	118 000	0,003	21 (82)	53 (22)	0 (172)	100 (koulu)	32,2	
88	1155	Mt 146, Järvenpääntie jkp-tie	Pornainen	350 000	0,018	61 (36)	0 (87)	43 (64)	5 (virkestys)	31,6	
89	1127	Pt 11787 Kerkko-Vakkola jkp-tie	Porvoo	85 000	0,002	15 (91)	54 (31)	0 (172)	100 (koulu)	30,8	
90	1053	Mt 1191 Kantvik - Strömsby jkp-tie	Kirkkonummi	773 664	0,026	40 (62)	20 (39)	33 (87)	20 (työmatka)	30,1	
91	1173	Mt 1421, Järvenpää - Vanhakylän pt jkp-tie	Tuusula	700 000	0,028	50 (51)	0 (87)	48 (58)	5 (virkestys)	30,0	
92	1128	Mt 162 Kantele - keskusta jkp-tie	Pukkila	266 000	0,008	34 (70)	0 (87)	43 (65)	60 (taajama)	28,9	
93	1042	Mt 170 Koskenkylä - Pernaja jkp-tie	Pernaja	2 763 600	0,019	0 (103)	0 (87)	61 (29)	100 (koulu)	28,3	
94	1151	Mt 132, Perttula - Ryykkä jkp-tie	Nurmijärvi	1 475 950	0,035	16 (89)	4 (74)	67 (22)	20 (työmatka)	27,9	
95 T	1017 T	Vt 7 Jakomäen liittymä, alkuku	Vantaa	672 752	0,003	0 (103)	23 (33)	62 (27)	20 (työmatka)	27,8	
96	1057	Mt 1375 Vanha Myllypöykä - Mt 140 jkp-tie ja akk	Vantaa	1 633 691	0,027	0 (103)	27 (31)	36 (62)	20 (työmatka)	27,4	
97	1239	Kt 65 välillä Mt 140 - Nordensköldintie jkp-tie	Mäntsälä	400 000	0,010	20 (83)	0 (87)	39 (77)	20 (työmatka)	27,0	
98	1049	Mt 1070 Rajaportti - Lyylisten th. jkp-tie	Lohja	425 000	0,015	43 (59)	0 (87)	86 (7)	5 (virkestys)	26,6	
99	1024	Kt 52 jkp-tie Skåldarg - Gråbskog	Tammisaari	1 309 000	0,012	0 (103)	0 (87)	86 (7)	5 (virkestys)	26,3	
100	1115	Mt 1492 Hinhara - Laukkoski jkp-tie	Porvoo	240 000	0,008	40 (64)	13 (45)	50 (54)	100 (koulu)	25,8	
101	1160	Pt 11468 Korsontien jkp-tie	Tuusula	658 700	0,020	34 (68)	0 (87)	50 (54)	5 (virkestys)	25,7	
102	1196	Pt 11198, Tarttilan pt jkp-tie	Vihiti	590 100	0,014	16 (88)	61 (20)	2 (186)	20 (työmatka)	25,7	
103	1084	Pt 11299 Saaksjärvi-Röykkä jkp-tie	Nurmijärvi	672 752	0,028	52 (49)	0 (87)	26 (103)	20 (työmatka)	25,3	
104	1262	Mt 1471 Anttila-Sälinää jkp-tie	Mäntsälä	2 300 000	0,037	0 (103)	0 (87)	50 (48)	100 (koulu)	25,1	
105	1166	Mt 120 / mt 1241, Spilämmäki - Olkkala jkp-tie ja alkuku	Vihiti	911 350	0,021	13 (94)	0 (87)	60 (taajama)	5 (virkestys)	25,0	
106	1145	Mt 120, Saarijärvi - Salmi jkp-tie	Vihiti	2 704 450	0,038	0 (103)	0 (87)	82 (12)	5 (virkestys)	25,0	
107	1171	Mt 1403, Latostenmaa - Ridasjärvi jkp-tie	Hyvinkää	785 400	0,012	0 (103)	0 (87)	49 (57)	100 (koulu)	24,7	
108 T	1020 T	Kt 50 jkp-tie välillä Vaarala - mt 170	Vantaa	1 362 322	0,075	20 (83)	28 (32)	0 (172)	100 (koulu)	24,2	
109	1234	Pt 11946 Puustokujan jkp-tie	Ruotsinpyhtää	120 000	0,003	0 (103)	0 (87)	46 (59)	100 (koulu)	23,8	
110	1069	Mt 1552 Porvoo - Espoo, II vaihe jkp-tie	Porvoo	2 437 400	0,018	30 (71)	7 (62)	8 (148)	100 (koulu)	23,4	
111	1093	Pt 11479 Rusujärven jkp koulun kohdalla I-vaihe	Tuusula	243 872	0,007	23 (81)	0 (87)	20 (112)	100 (koulu)	23,0	
112	1226	Mt 1605 Nyyppä - Särkijärven koulu jkp-tie	Askola	192 000	0,005	0 (103)	5 (72)	70 (20)	5 (virkestys)	23,0	
113	1028	Mt 130 Heijula-Ojakala jkp-tie	Nummi-Pusula	2 021 950	0,032	47 (54)	9 (53)	42 (68)	60 (taajama)	22,9	
114	1198	Pt 11329, Suvisaaristo jkp-tie	Espoo	791 000	0,030	0 (103)	0 (87)	42 (68)	100 (koulu)	22,7	
115	1156	Mt 146, Järvenpää - Pornainen jkp-tie	Spoo	840 000	0,014	0 (103)	0 (87)	42 (68)	100 (koulu)	22,6	
116	1148	Mt 127, Hyönölä - Pusula kk jkp-tie	Nummi-Pusula	911 050	0,011	0 (103)	0 (87)	42 (69)	100 (koulu)	22,6	
117	1075	Mt 1605 Nyyppä - Särkijärvi jkp-tie	Askola	1 015 000	0,005	0 (103)	0 (87)	15 (123)	100 (koulu)	22,5	
118	1259	Mt 1494 Halkia-Metsäkyä jkp-tie	Pornainen	260 000	0,007	26 (76)	0 (86)	33 (96)	100 (koulu)	22,2	
119	1117	Pt 11227 Overbyntien jatko taajaman rajalle, jkp	Kirkkonummi	200 000	0,005	20 (83)	0 (86)	60 (taajama)	60 (taajama)	22,2	
120	1071	Mt 1571 Veckjärvi - Sammainen jkp-tie	Porvoo	1 225 000	0,011	0 (103)	0 (87)	40 (74)	100 (koulu)	21,9	
121 T	1011 T	Kt 50 välillä Hirvisuo - Mikkellankallion alkuku jkp-tie	Espoo	665 000	0,022	0 (103)	0 (87)	53 (42)	5 (virkestys)	21,1	
122	1129	Mt 162 välillä Torppi - Veteraanitie jkp-tie	Pukkila	762 000	0,011	18 (86)	11 (49)	39 (78)	100 (koulu)	21,7	
123	1062	Mt 1531, Mt 1492 Hinharaan kyläkeskus jkp-tie	Porvoo	700 000	0,017	0 (103)	5 (71)	10 (143)	100 (koulu)	21,6	
124	1101	Pt 11689 Nikkila-Söderkulla jkp-tie	Spoo	3 328 500	0,063	0 (103)	0 (87)	32 (90)	100 (koulu)	21,5	
125	1044	Mt 170 Porvoo - Iola jkp-tie	Porvoo	1 532 650	0,013	0 (103)	0 (87)	37 (80)	100 (koulu)	21,3	
126	1241	Mt 1494 Mattila - Numminen jkp-tie	Mäntsälä	777 700	0,004	0 (103)	0 (87)	37 (81)	100 (koulu)	21,2	
127	1164	Mt 1130, Mankki - Oitmäki jkp-tie	Espoo, Kirkkonummi	1 526 350	0,036	15 (90)	0 (87)	53 (42)	5 (virkestys)	21,1	
128 T	1003 T	Vt 3 jkp-tie välillä Kehä I - Ellet Saarisen tie	Heisinki	210 000	0,021	0 (103)	0 (87)	62 (28)	20 (työmatka)	21,0	
129	1167	Mt 1321, Hongisojan pt - Perttula jkp-tie	Nurmijärvi	1 699 600	0,021	0 (103)	0 (87)	39 (76)	60 (taajama)	20,6	
130	1089	Pt 11432, mt 130 - Pajojoki jkp-tie	Nurmijärvi	1 548 400	0,020	0 (103)	0 (87)	34 (85)	100 (koulu)	20,2	
131	1204	Pt 11568, Ohratie jkp-tie	Vantaa	520 800	0,017	39 (66)	7 (58)	19 (114)	5 (virkestys)	20,1	
132	1043	Mt 170 välillä Vanha Viipurintie - mt 1580 jkp-tie	Pernaja	507 500	0,008	0 (103)	0 (87)	64 (24)	5 (virkestys)	19,6	
133	1122	Pt 11281 Sundbergintie, Kehä III:n risteyksialalle jkp-tie	Kirkkonummi	200 000	0,003	0 (103)	0 (87)	58 (31)	20 (työmatka)	19,4	
134	1005	Mt 110, Veikkola - Kolmiranta jkp-tie	Kirkkonummi, Espoo	1 885 100	0,033	0 (103)	0 (87)	29 (85)	100 (koulu)	18,8	
135	1120	Pt 11277 Hirsalantie, kt 51 - Längvik jkp-tie	Kirkkonummi	720 000	0,019	24 (78)	0 (87)	31 (93)	20 (työmatka)	18,6	
136	1258	Mt 1494 Laha - Halkia jkp-tie	Pornainen	600 000	0,011	0 (103)	0 (87)	28 (99)	100 (koulu)	18,3	
137	1111	Mt 162 Veteraanitie - Keskustie jkp-tie	Pukkila	260 000	0,004	0 (103)	0 (87)	54 (40)	20 (työmatka)	18,1	
138	1149	Mt 130, Vanha Hämeenitie, Klaukkalanitie - Nurmijärvi jkp-tie	Vantaa	910 000	0,013	0 (103)	0 (87)	26 (101)	100 (koulu)	18,1	
139	1036	Mt 162, Myrskylä jkp-tie välillä mt 167 - Koukijärvi	Myrskylä	266 700	0,001	0 (103)	0 (87)	39 (76)	60 (taajama)	17,9	
140	1161	Mt 1070, Sammatti - Myllykylä jkp-tie	Samatti	836 500	0,022	24 (79)	0 (87)	15 (126)	100 (koulu)	17,7	
141	1233	Pt 11790 jkp-tie Mt 1605:n kohdalle	Askola	117 000	0,000	0 (-)	0 (87)	25 (106)	100 (koulu)	17,6	
142	1047	Mt 186, kt 51 - mt 1121 jkp-tie	Inkoo	717 500	0,007	0 (103)	0 (87)	56 (32)	5 (virkestys)	17,3	
143	1227	Mt 1605 Forslätt - Juomaankylän keskusta jkp-tie	Askola	336 000	0,005	0 (103)	0 (87)	22 (110)	100 (koulu)	17,3	
144	1083	Pt 11277 Kirkkonummen kevyliikenneosuudet, Hirsaa	Kirkkonummi	329 150	0,011	40 (63)	0 (87)	8 (150)	20 (työmatka)	16,6	
145	1038	Mt 167 Sepänmäen alkuku	Myrskylä	140 000	0,001	0 (103)	0 (87)	51 (46)	5 (virkestys)	16,4	
146	1070	Mt 1571 Sammainen - Jakari jkp-tie	Porvoo	1 763 300	0,032	0 (103)	0 (87)	19 (115)	100 (koulu)	15,7	
147	1203	Pt 11459, Karintantie v.Tikkurilantie - Myllykyläntie jkp-tie	Vantaa	1 114 750	0,017	0 (103)	0 (87)	45 (60)	20 (työmatka)	15,5	
148	1229	Mt 151 Timola - Pornainen jkp-tie	Askola	1 619 000	0,015	0 (103)	0 (87)	50 (52)	5 (virkestys)	15,5	
149	1073	Mt 1583 Määrähti - pt 11927 jkp-tie	Lovisa	2 030 000	0,017	0 (103)	11 (47)	33 (88)	20 (työmatka)	15,3	
150	1050	Mt 1224 Ikalan tiejärjestelyt	Nummi-Pusula	657 100	0,007	0 (103)	0 (87)	18 (120)	100 (koulu)	15,3	
151	1113	Mt 1322 Nummenpään jkp-tie	Nurmijärvi	340 000	0,004	0 (103)	0 (87)	17 (122)	100 (koulu)	15,1	
152	1107	Pt 11485 Nukarin tiejärjestelyt (jkp-tie)	Nurmijärvi	302 738	0,002	0 (103)	0 (87)	0 (172)	100 (koulu)	15,0	
153 T	1021 T	Kt 50 Hakunilan jkp-tie	Vantaa	840 940	0,004	0 (103)	17 (42)	22 (110)	100 (koulu)	15,0	
153 T	1210 T	Pt 11695, Porvoontie - Kaskela jkp-tie	Kerava	420 000	0,002	29 (73)	0 (87)	18 (118)	5 (virkestys)	15,0	
155	1252	Mt 11732 Mäntsälä - Saaksjärvi I-vaihe jkp-tie	Mäntsälä	500 000	0,014	6 (98)	0 (87)	40 (72)	5 (virkestys)	14,6	
156	1056	Mt 1361 Hyvinkää - Kyälä jkp-tie I-vaihe	Hyvinkää	705 358	0,015	0 (103)	0 (87)	18 (41)	5 (virkestys)	14,4	
157	1082	Pt 11271 Sepänkyläntie Vekilanti - Masala jkp-tie	Kirkkonummi	1 739 500	0,027	0 (103)	0 (87)	15 (128)	60 (taajama)	14,4	
158	1105	Pt 11822 Porvoo - Saksala jkp-tie	Porvoo	1 895 950	0,013	0 (103)	0 (87)	25 (105)	100 (koulu)	14,4	
159	1088	Pt 11431 Klaukkalanitie - mt 130 jkp-tie	Nurmijärvi	1 545 950	0,018	0 (103)	2 (77)	44 (61)	60 (taajama)	14,1	
160	1041	Mt 170 Hangelby - Kulloo jkp-tie	Spoo	3 022 600	0,048	0 (103)	0 (87)	12 (133)	5 (virkestys)	13,8	
161	1182	Mt 1552, Epoon jkp I-vaihe	Porvoo	416 850	0,005	0 (103)	0 (87)	12 (134)	100 (koulu)	13,7	
162	1065	Mt 1533 Hangelby - Kaikkiranta jkp-tie	Spoo	1 420 300	0,026	0 (103)	0 (87)	12 (137)	100 (koulu)	13,5	
163	1185	Mt 1792, Ahventoski - Ruotsinpyhtää jkp-tie	Ruotsinpyhtää	700 000	0,012	0 (103)	0 (87)	12 (138)	100 (koulu)	13,5	
164	1078	Mt 1792 Virilä - Ruotsinkylä jkp-tie	Ruotsinpyhtää	2 021 600	0,010	0 (103)	0 (87)	12 (139)	100 (koulu)	13,5</	

sininen pohjaväri = keyen liikenteen verkko; täydentävä yhteys (1)
vihreä taustaväri = indeksin laskemassa käytetty sarakelehti

Järjestyks	Hanke- nro.	Hankkeen nimi	Kunta	Kustannukset (euroa)	Heva- poistuma	K1 [pisteet & sijat]	K2_A [pisteet & sijat]	K2_B [pisteet & sijat]	K3 [pisteet & sijat]	K4 [pisteet & perusteet]	INDEXSI	Huomioit
172	1064	Mt 1531 Hihnhaara - kt 55 jkp-tie	Porvoo	2 718 450	0,034	0 (103)	0 (87)		41 (70)	5 (virksys)	12,8	
173	1077	Mt 1751 Myrskyä - Syyälänti jkp-tie	Myrskyä	322 000	0,002	0 (103)	0 (87)		9 (145)	100 (koulu)	12,7	
174	1099	Pt 11677 Gumbostrandin jkp-tie	Sipoo	825 300	0,014	0 (103)	9 (85)		0 (172)	100 (koulu)	12,6	
175	1263	Mt 1493 Halkia-Metsäkyä	Pornainen	480 000	0,006	0 (103)	0 (87)		8 (146)	100 (koulu)	12,5	
176	1206	Pt 11583 Leppäkorventie jkp-tie	Vantaa	336 700	0,007	4 (101)	0 (87)		18 (121)	60 (laajama)	12,4	
177	1238	Mt 1361 V3 - Pt 11353 jkp-tie	Hinkkää	1 660 000	0,023	0 (103)	0 (87)		40 (73)	5 (virksys)	12,4	
178	1066	Mt 1534 Boxin koulu - Mt 170 jkp-tie	Sipoo	338 057	0,005	0 (103)	0 (87)		8 (148)	100 (koulu)	12,4	
179	1230	Pt 11821 Juomaankylän koulu - Yhdystie 1605 jkp-tie	Askola	137 000	0,000	0 (-)	8 (86)		0 (172)	100 (koulu)	12,4	
180	1237	Pt 11743 Kirkkotiie - Kirveskosken jkp-tie	Pornainen	190 000	0,002	0 (103)	8 (87)		0 (172)	100 (koulu)	12,3	
181	1116	Mt 1492 Vallila mt 1494 - Laukkosen koulu jkp-tie	Pernajä	500 000	0,007	0 (103)	0 (87)		7 (156)	100 (koulu)	12,0	
182	1072	Mt 1580 väl. Edöntie-Kahdientie jkp-tie	Pornainen	565 600	0,002	0 (103)	7 (83)		0 (172)	100 (koulu)	12,0	
183	1175	Mt 1456, Sepänmäki - Mäntsälä jkp-tie	Mäntsälä	840 000	0,012	0 (103)	0 (87)		6 (157)	100 (koulu)	11,9	
184	1025	Mt 1110 Aammasuo-Nuuri jkp-tie ja alkukoulu	Espoo	1 232 568	0,021	0 (103)	0 (87)		33 (69)	20 (työnatke)	11,9	
185	1126	Pt 11762 Vanhajan-Monnikylä jkp-tie	Askola	347 000	0,004	0 (103)	5 (70)		1 (170)	100 (koulu)	11,8	
186	1074	Mt 1601 Teisela - Kerkkoo jkp-tie	Porvoo	1 522 500	0,032	5 (99)	0 (87)		15 (127)	60 (laajama)	11,8	
187	1247	Mt 1224 / Jokikunnan kyläkeskuksen jkp-tie	Vihri	600 000	0,005	0 (103)	0 (87)		4 (160)	100 (koulu)	11,2	
187	1106	Pt 11659 Voohden jkp-tie	Porvoo	524 650	0,004	0 (103)	0 (87)		4 (162)	100 (koulu)	11,2	
189	1212	Pt 11818, Tuorian jkp-tie	Porvoo	666 750	0,005	0 (103)	0 (87)		4 (163)	100 (koulu)	11,2	
190	1253	Pt 11732, Pt 11734, Mt 162, Mäntsälä - Saksijärvi jkp-tie, II-vaihe	Mäntsälä	1 800 000	0,009	0 (103)	0 (87)		4 (175)	100 (koulu)	11,1	
191	1114	Mt 1331 Vallila mt 120 - Puolokantie jkp-tie	Vihri	110 000	0,001	0 (103)	4 (75)		0 (172)	100 (koulu)	11,1	
192	1094	Pt 11503 Koistimäntien jkp-tie	Tuusula	684 250	0,002	0 (103)	2 (79)		0 (172)	100 (koulu)	10,5	
193	1205	Pt 11576, Vanha Porvoontie, Kunnikaanmäntie - Sip, jkp-tie	Vantaa	740 600	0,013	0 (103)	22 (36)		6 (159)	20 (työnatke)	10,3	
194	1208	Pt 11679, Masby, väl. mt 170 - Ingman Foods jkp-tie	Sipoo	560 000	0,004	0 (103)	0 (87)		14 (129)	60 (laajama)	10,3	
195	1201	Pt 11365, Vanha Lahnuksen jkp-tie	Espoo	595 000	0,009	0 (103)	0 (87)		1 (168)	100 (koulu)	10,2	
196	1015	Mt 1215 Olakkala - vt 2 jkp-tie	Vihri	1 569 050	0,018	0 (103)	1 (60)		13 (131)	60 (laajama)	10,1	
196	1260	Mt 1493 Kärnäntie - Hakalan jkp-tie	Pornainen	160 000	0,002	0 (103)	0 (87)		0 (172)	100 (koulu)	10,0	
197	1187	Pt 11007, Taktolin jkp-tie	Hanko	1 058 750	0,006	0 (103)	0 (87)		0 (172)	100 (koulu)	10,0	
197	1189	Pt 11113, Vastekullan pt jkp-tie	Irkkoo	175 000	0,001	0 (103)	0 (87)		0 (172)	100 (koulu)	10,0	
197	1118	Pt 11233 Sjöskilantie, Lapinkylä-Kymälä jkp-tie	Kirkkonummi	360 000	0,004	0 (103)	0 (87)		0 (172)	100 (koulu)	10,0	
197	1092	Pt 11471 Paolopn kyläkauppa - koulu jkp-tie	Nurmijärvi	574 000	0,003	0 (103)	0 (87)		0 (172)	100 (koulu)	10,0	
197	1207	Pt 11645, Solungintie jkp-tie	Vantaa	822 500	0,005	0 (103)	0 (87)		0 (172)	100 (koulu)	10,0	
197	1098	Pt 11673 Aolien koulu jkp-tie	Mäntsälä	280 000	0,000	0 (-)	0 (87)		0 (172)	100 (koulu)	10,0	
197	1103	Pt 11743 Rantaläntien jkp-tie, Jokimäki	Pornainen	350 000	0,001	0 (103)	0 (87)		0 (172)	100 (koulu)	10,0	
197	1193	Pt 11191, Nummenkylän rtn eritaso alkukoulu	Lohja	628 000	0,000	0 (-)	0 (87)		0 (172)	100 (koulu)	10,0	
197	1197	Mt 1322, Mikkolamman kohta jkp-tie	Nurmijärvi	337 400	0,003	0 (103)	7 (59)		6 (158)	60 (laajama)	9,9	
206	1169	Mt 1635, Keskusta - Syyäläntie jkp-tie ja alkukoulu	Pukila	390 000	0,000	0 (-)	0 (87)		7 (163)	60 (laajama)	9,8	
207	1215	Mt 1635, Keskusta - Syyäläntie jkp-tie ja alkukoulu	Pornainen	1 930 950	0,025	0 (103)	0 (87)		13 (132)	60 (laajama)	9,8	
208	1178	Mt 1493, Haarajoki - Metsäkyä (Halkia) jkp-tie	Espoo	510 300	0,003	0 (103)	7 (60)		24 (107)	5 (virksys)	9,6	
209	1200	Pt 11365, Roylantie jkp-tie	Vihri	1 244 250	0,018	0 (103)	1 (83)		29 (96)	5 (virksys)	9,6	
210	1140	Mt 110, mt 1251 - Yövalantie jkp-tie	Irkkoo	350 000	0,001	0 (103)	11 (46)		0 (172)	60 (laajama)	9,3	
211	1079	Pt 11147 Degerbyn kyläkeskus - Päivälantie jkp-tie	Mäntsälä	750 000	0,003	0 (103)	0 (87)		23 (108)	20 (työnatke)	9,0	
212	1254	Mt 1471 Särnkään jkp-tie	Porvoo	950 250	0,005	0 (103)	0 (87)		28 (97)	5 (virksys)	9,0	
213	1068	Mt 1543 Tolkkien - Eräsäalon silta jkp-tie	Kirkkonummi	1 810 550	0,021	0 (103)	0 (87)		27 (100)	5 (virksys)	8,5	
214	1197	Pt 11247, Pauramaa - Piispankylä jkp-tie	Askola	1 156 050	0,006	0 (103)	0 (87)		25 (104)	5 (virksys)	8,1	
215	1183	Mt 1635, Askola-Onkima jkp-tie	Nurmijärvi	420 000	0,003	0 (103)	0 (87)		7 (153)	60 (laajama)	8,1	
216	1085	Pt 11353 Herustentie - Uimarannan risteys jkp-tie	Espoo	1 100 000	0,023	4 (100)	0 (87)		21 (111)	5 (virksys)	8,1	
217	1244	Pt 11337 Oitaa - Pirttimäen uikolaitale jkp-tie	Tuusula	393 750	0,003	0 (103)	6 (65)		0 (172)	60 (laajama)	7,8	
218	1095	Pt 11505 Vanha Hämeen tie kt 45 - Veikontie jkp-tie	Tuusula	300 000	0,007	14 (93)	0 (87)		10 (144)	5 (virksys)	7,8	
219	1255	Pt 11479 Vallila kt 45 - Kouvunlaentie, II vaihe jkp-tie	Vantaa	171 500	0,002	0 (103)	6 (69)		0 (172)	60 (laajama)	7,7	
220	1202	Pt 11456, Suosaarentie jkp-tie	Vantaa	171 500	0,002	0 (103)	6 (69)		16 (117)	20 (työnatke)	7,5	
221	1162	Mt 1072, Saukko - Tavolet jkp-tie	Nurmijärvi	1 808 800	0,020	0 (103)	0 (87)		18 (117)	20 (työnatke)	7,5	
222	1194	Pt 11193, Lävön rtn eritaso, alkukoulu	Lohja	628 000	0,003	0 (103)	0 (87)		0 (172)	60 (laajama)	6,0	
223	1014	Mt 1221, Hovi - Painonurmentie jkp-tie	Vihri	1 575 000	0,014	0 (103)	0 (87)		18 (119)	5 (virksys)	5,9	
224	1090	Pt 11455 Riipiläntie vallilla Kairimäntie Vantaan jkp-tie	Vantaa	1 595 935	0,020	0 (103)	5 (73)		8 (151)	20 (työnatke)	5,6	
225	1138	Mt 104, Sankiläntie jkp-tie	Järvenpää	875 000	0,008	0 (103)	0 (87)		15 (125)	5 (virksys)	4,9	
226	1163	Mt 1130, Lappesin jkp-tie	Suunto	262 500	0,004	0 (103)	6 (64)		7 (153)	5 (virksys)	4,5	
227	1132	Pt 11818 Monnikylä - Tuorila jkp-tie	Porvoo	728 000	0,011	0 (103)	0 (87)		13 (130)	5 (virksys)	4,5	
228	1188	Pt 11112, Torpintie jkp-tie	Irkkoo	1 055 600	0,003	0 (103)	0 (87)		0 (172)	20 (työnatke)	2,0	
228	1100	Pt 11687 Eimäntie vt 7,IIä etelään jkp-tie	Sipoo	766 150	0,005	0 (103)	0 (87)		0 (172)	5 (virksys)	2,0	
230	1199	Pt 11339, Takkula - Skogby jkp-tie	Espoo	1 395 100	0,005	0 (103)	0 (87)		3 (165)	5 (virksys)	1,5	
231	1211	Pt 11701, Paipisten pt jkp-tie	Sipoo	423 500	0,004	0 (103)	1 (64)		0 (172)	5 (virksys)	0,7	
232	1261	Mt 1531 Antila vallilla mt 1491 - pt 11748 jkp-tie	Porvoo	100 000	0,001	0 (103)	0 (87)		0 (172)	5 (virksys)	0,5	
232	1192	Pt 11175, mt 115 - Vaarentie jkp-tie	Suunto	350 000	0,000	0 (-)	0 (87)		0 (172)	5 (virksys)	0,5	
232	1124	Pt 11339 Takkulantie vt, Majalamment, Lepssänlaantie jkp-tie	Nurmijärvi	420 000	0,007	0 (103)	0 (87)		0 (172)	5 (virksys)	0,5	
232	1209	Pt 11694, Box - Sipoo jkp-tie	Sipoo	542 500	0,004	0 (103)	0 (87)		0 (172)	5 (virksys)	0,5	

